

## РЕАЛИЗАЦИЯ ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ НА ОСНОВЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ\*

Вашило А.А.

Актуальность исследования проблемы реализации геоэкономического потенциала Беларуси посредством развития транспортно-логистических услуг в стране подтверждается планами белорусского правительства к 2030 г. увеличить вдвое по отношению к уровню 2016 г. объем логистических транспортно-экспедиционных услуг, а также повысить доходы от транзита в 2 раза<sup>1</sup>. Научная новизна данной статьи заключается в рассмотрении возможностей реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), а также в проекте «Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП)».

Выгодное геоэкономическое положение Республики Беларусь на пересечении стратегических торгово-транспортных маршрутов Евроазиатского континента предопределило ориентацию транспортного комплекса страны на логистичес-

кое обслуживание потока грузов и пассажиров, следующих через ее территорию. Несмотря на отсутствие прямого выхода к морю, Беларусь объективно призвана выполнять транспортно-коммуникационную функцию, обеспечивая беспрепятственное функционирование внутриконтинентальных транспортных коридоров в направлениях Европа – Азия и Скандинавия – Балканы. Транспортно-логистические услуги являются важнейшей составляющей геоэкономического потенциала страны, связанного с выгодностью ее географически-пространственного положения и ролью в глобальном и региональных экономических сообществах.

Согласно СТБ 2047–2010, транспортно-логистическими называются услуги, связанные с организацией перевозки (перемещения) грузов, пассажиров и багажа<sup>2</sup>.

Транспортные услуги обладают рядом отличительных характеристик, такими как неосязаемость (не обладают вещественными доказательствами); невзаимозаменяемость (жесткая «привязанность» к месту и времени их исполнения); несохраняемость (невозможность хранения транспортных услуг); неотделимость услуг от их производителя; непостоянство качества. Вопросами развития транспортно-логистических услуг в республике занимаются белорусские ученые-экономисты Р.Б. Ивуть, И.И. Полещук, И.А. Еловой, Т.Р. Кисель, А.А. Косовский, П.Г. Никитенко, М.Б. Губский, М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина, Г.В. Турбан, О.С. Булко и др.

Вклад транспортной деятельности в валовой внутренний продукт Республики Беларусь за 2017 г.

\* Статья выполнена в рамках НИР БРФФИ № Г18М-099.

<sup>1</sup> Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года. URL: <http://www.government.by/upload/docs/file71d8be5815e54098.PDF>

### ОБ АВТОРЕ



**ВАШИЛО**  
**Анна Александровна**  
(vashchylahanna@gmail.com),  
магистр экономических наук,  
ассистент кафедры  
экономической политики БГЭУ  
(г. Минск, Беларусь).

*Сфера научных интересов:*  
геоэкономика, геоэкономический потенциал Республики Беларусь, транспортно-логистические услуги.

<sup>2</sup> СТБ 2047-2010 «Логистическая деятельность. Термины и определения». URL: <http://vik.by/documents/download?name=%D0%A1%D0%A2%D0%91%202047-2010&number=203>

составил 5,8%. В сфере транспорта работают около 188 тыс. чел., что составляет около 6% от общей численности занятых в экономике республики. Вклад транспортной отрасли в совокупный объем чистой прибыли Беларуси за 2017 г. составил 22%, выручки от реализации – 8%, инвестиций в основной капитал – 10%. В 2017 г. транспортные услуги в Республике Беларусь сформировали 45% общего объема экспорта услуг страны, что превышает 3,4 млрд долл. США<sup>3</sup>.

В соответствии с утвержденной в декабре 2017 г. Концепцией развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года среди основных задач транспортно-логистической сферы в Беларуси выделены: развитие рынка логистических услуг, способствующего максимальной реализации принципа мультимодальности, а также повышение транзитного потенциала республики путем вовлечения логистических операторов и инфраструктуры логистической системы страны в международные проекты рынка товародвижения.

Базовыми из них являются следующие проекты:

- интегрирование логистической инфраструктуры и технологий Республики Беларусь в осуществление концепции «Один пояс и один путь»;
- встраивание в деятельность международных контейнерных операторов и реализация инновационных технологий в сфере контейнерных перевозок, в том числе пропуск контейнерных потоков в направлении Китай – Европейский союз – Китай по территории Беларуси;
- развитие трансграничного потенциала логистической системы республики путем интеграции с рынками Европейского союза; развитие функций логистического интегратора между ЕС и странами Евразийского экономического союза;
- интеграция в глобальные международные транспортные и логистические компании и вовлечение их в логистическую сферу экспортоориентированных товаропроводящих сетей. Одним из главных проектов считается Китайско-Белорусский индуст-

<sup>3</sup> URL: <http://www.mintrans.gov.by/ru/news-ru/view/mintrans-rb-podvel-itogi-raboty-v-2017-godu-2951-2018/>

риальный парк «Великий камень», который позиционируется как опорная точка Экономического пояса Шелкового пути<sup>1</sup>.

В связи с вышеизложенным предстоит значительно расширить региональное транспортное сотрудничество для реализации интересов белорусского транспортно-логистического бизнеса в транспортном векторе «Север – Юг» в рамках IX и IХВ международных транспортных коридоров и сопряжения с южным коридором Экономического пояса Шелкового пути (Вашило, 2016. С. 25–27).

В рамках Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года также предусмотрены следующие меры:

- генерирование схем товародвижения на международном и национальном рынках экономической деятельности на основе интегрирования в товаропроводящие сети;
- расширение логистических схем поставок на основе рынка товародвижения свободных экономических зон Беларуси;
- корпоративное объединение при создании региональных логистических схем товародвижения на основе взаимного использования складских помещений, иной инфраструктуры и транспортных средств;
- совершенствование региональной системы сбыта транспортно-логистических услуг;
- развитие международного сотрудничества между Беларусью и международными финансовыми организациями, ориентированными на участие в развитии логистической деятельности в республике<sup>1</sup>.

По состоянию на начало 2018 г. в Республике Беларусь функционировали 48 логистических центров, из них в Минской области находятся 36, в Брестской – 6, в Гродненской – 2, в Могилевской, Гомельской и Витебской областях построено по одному логистическому центру<sup>4</sup>. По состоянию на 8 декабря 2017 г. в Беларуси прошли сертификацию логистических услуг на соответствие СТБ 2306–2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации» и официально соответствуют катего-

<sup>4</sup> Современная складская инфраструктура Республики Беларусь (итоги 2017 года). URL: [http://transport-gazeta.by/wp-content/uploads/2017/12/Issledovanie-LTS-2017\\_itogi\\_2017-goda.docx](http://transport-gazeta.by/wp-content/uploads/2017/12/Issledovanie-LTS-2017_itogi_2017-goda.docx).

рии «логистический центр» только три субъекта хозяйствования: СП «Транзит» ООО, ООО «Балтспед логистик» и ООО «Белсотра». По оценкам экспертов, по состоянию на конец 2017 г. общая площадь крытых складских площадей класса «А» составляет в республике более 812 тыс. м<sup>2</sup>, из них склады общего пользования – 653, склады временного хранения и таможенные склады – 107, низкотемпературные склады и склады-холодильники – 52 тыс. м<sup>2</sup>.

В настоящее время интернет-торговля является в мире драйвером спроса на транспортно-логистические услуги и современные логистические центры. За последние годы количество зарегистрированных в Республике Беларусь интернет-магазинов значительно увеличилось (с 800 ед. в 2012 г. до 16175 тыс. на 1 января 2018 г.)<sup>5</sup>. В стране наибольший удельный вес занимают интернет-магазины, реализующие компьютерную, бытовую технику, телефонию, строительные материалы, автомобильные запчасти. Перспективными направлениями в разрезе товарных групп для белорусских интернет-магазинов также являются мебель, детские, спортивные товары, одежда и аксессуары. Увеличение объемов интернет-торговли влечет за собой увеличение спроса на услуги логистических центров и складских помещений. В то же время развитие белорусской интернет-торговли сдерживается отсутствием недорогих и гибких систем доставки товаров.

Тенденции развития транспортно-логистических систем как в странах Европейского союза, так и в Республике Беларусь позволяют предположить, что экспедиторские услуги как вид бизнеса в ближайшие 5–7 лет станут неконкурентоспособными из-за появления интернет-сервисов, связывающих грузовладельца с агентами, перевозчиками, терминалами, страховыми компаниями, подбирающих схемы поставок и предоставляющих обширные электронные сервисы, в том числе «облачные» (Козлов, 2017). Поэтому необходимо расширять внедрение информационных технологий в транспортно-логистическую систему Республики Беларусь.

Внедрение технологии Blockchain в транспортно-логистическую систему Республики Беларусь способно оптимизировать информационные потоки, создавая при этом предпосылки:

- для формирования единого информационного пространства;
- появления всех документов о транспортировке грузов в открытом доступе;
- сокращения срока выполнения транспортного заказа за счет уменьшения количества посредников в логистической цепи;
- ускорения доставки грузов;
- снижения издержек, связанных со стоимостью перевозки грузов;
- уменьшения времени обработки операций, документов, транспортных накладных;
- сокращения периода проверки налоговой инспекцией;
- страхования грузов в один клик;
- предоставления таможенным органам документов из головного офиса в онлайн-режиме;
- для минимизации оформления необходимых документов, сопутствующих осуществлению транспортных операций.

Согласно проекту стратегии «Наука и технологии: 2018–2040», в Республике Беларусь планируют внедрение информационных технологий во все сферы жизнедеятельности. В частности, речь идет о развитии беспилотного транспорта для доставки промышленных товаров, совершенствовании сверхлегких малоразмерных пилотируемых самолетов многофункционального применения для коммерческой перевозки грузов, экспресс-доставки медикаментов и биоматериалов, об осуществлении проектов по беспилотному складскому оборудованию и технологиям, например, обработка грузов с применением беспилотных штабелеров и транспортировщиков, технологии виртуального доступа<sup>6</sup>. Быстро развивающейся отраслью высоких технологий является разработка и производство беспилотных технических систем. Большой спектр возможностей целевой нагрузки и высокие аэродинамические качества летательных аппаратов позволяют использовать их для обнаружения чрезвычайных ситуаций, контроля состояния террито-

<sup>5</sup> URL: [https://primepress.by/news/kompanii/v\\_belarusi\\_kolichestvo\\_internet\\_magazinov\\_vyroslo\\_v\\_2017\\_g\\_na\\_17\\_1\\_do\\_16\\_175\\_tys-2107/](https://primepress.by/news/kompanii/v_belarusi_kolichestvo_internet_magazinov_vyroslo_v_2017_g_na_17_1_do_16_175_tys-2107/)

<sup>6</sup> URL: [http://nasb.gov.by/congress2/strategy\\_2018-2040.pdf](http://nasb.gov.by/congress2/strategy_2018-2040.pdf)

рий, где проходят нефте- и газопроводы, мониторинга трубопроводного транспорта, потоков автотранспорта и т.д. В приоритетных технико-технологических областях «Новой Индустрии: 2040» в Республике Беларусь выделяют серийное производство электрического транспорта и компонентов к нему (электроприводов, батарей, суперконденсаторов и оборудования для их зарядки)<sup>6</sup>. К основным направлениям развития VI технологического уклада в Беларуси относятся интегрированные высокоскоростные транспортные системы.

Реализация проекта Экономический пояс Шелкового пути позволит существенно сократить расстояние транспортировки грузов из стран Азии в Европу по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. Развитие железнодорожных транспортных услуг способствует торговле между Китаем и странами вдоль Экономического пояса Шелкового пути, которые таким образом получают выгоду не только от транзита, но и от совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры, стимулирования экономического развития регионов, увеличения транспортной доступности. Белорусская железная дорога (БЖД) обеспечивает более 64% грузооборота Беларуси. В настоящее время на БЖД функционирует 350 станций, в том числе 9 сортировочных, 27 грузовых, 12 участковых, 3 пассажирских и 1 пассажирская техническая станция. Грузовые перевозки являются главным источником получения прибыли и обеспечения рентабельности работы железной дороги в Республике Беларусь. Объем перевозок грузов за 2017 г. составил 146,3 млн т, или 115% к уровню 2016 г., грузооборот возрос на 18% и составил 48,5 млрд ткм, показатель погрузка грузов достиг максимального значения за последние 5 лет<sup>7</sup>.

За 2017 г. более 46% всей выручки Белорусская железная дорога получила от оказания экспорта услуг. Следует отметить значительный рост объема экспорта транспортных услуг на БЖД, который составил 136,3% к 2016 г.<sup>7</sup> С учетом возрастающего объема транзитных перевозок в направлении Восток – Запад необходимо осуществлять меры по развитию пропускной

способности транспортной и логистической инфраструктуры Белорусской железной дороги. В 2017 г. в рамках реализации инвестиционного проекта «Обновление подвижного состава Белорусской железной дороги» за счет кредитных ресурсов Экспортно-импортного банка Китая приобретено 16 электровозов<sup>3</sup>.

Перспективным направлением с точки зрения роста перевозок и доходности являются для Белорусской железной дороги перевозки прямыми ускоренными контейнерными поездами и реализация новых проектов в данной сфере. Если в 2015 г. удельный вес доходов от перевозок грузов в контейнерах в общей выручке от грузовых перевозок составлял 2,5%, то в 2017 г. – 4,1%. В Республике Беларусь по итогам работы за 2017 г. специализированными контейнерными поездами перевезено более 376 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте, или 160% к уровню 2016 г. Наблюдается положительная динамика контейнерных перевозок в сообщении Китай – страны Европейского союза – Китай, на котором было перевезено 245,4 тыс. контейнеров, или 174% к уровню 2016 г. В 2018 г. прогнозируется рост объемов перевозок контейнерными поездами в сообщении Китай – ЕС – Китай на 30% к уровню 2017 г., что составит более 300 тыс. контейнеров<sup>7</sup>.

В настоящее время через территорию Республики Беларусь курсируют 15 контейнерных поездов по направлению Китай – страны Европейского союза. За 2017 г. к городам, уже имеющим прямое железнодорожное сообщение со странами Европейского союза через государства ЕАЭС, добавился южнокитайский город Шэньчжэнь в провинции Гуандун. Так, поезда, запущенные по данному маршруту, прибывают в Минск всего через 13 дней, что подтверждает преимущества железнодорожных перевозок через территорию ЕАЭС по таким параметрам, как скорость, безопасность, надежность доставки грузов. Владельцы контейнеров стоимостью более 100 тыс. долл. США ответственно относятся к сохранности своих грузов, климатическим условиям транспортировки, поэтому предпочитают железнодорожные перевозки из Китая в страны ЕС. Во многих автомобильных логистических решениях требуется перевалка груза, что является неприемлемым для многих товарных категорий, например, хрупких товаров, электроники и

<sup>7</sup> URL: <http://www.mintrans.gov.by/ru/news-ru/view/itogi-raboty-zheleznodorozhnoj-otrasli-v-2017-godu-i-perspektivy-razvitiya-na-2018-god-rassmotreny-na-texniko-2947-2018/>

бытовой техники, поэтому железнодорожная доставка для таких грузов считается предпочтительной в сравнении с автомобильной. Таким образом, железнодорожные контейнерные перевозки обладают рядом неценовых преимуществ для грузоотправителей. К ним относятся: более короткие сроки транспортировки, регулярность и адресность доставки, точность железнодорожного расписания.

Китайская железнодорожная корпорация (China Railway Corporation, CRC) определяет контейнерные перевозки как один из перспективных и стратегически важных сегментов для развития бизнеса и активно работает над модернизацией и строительством соответствующей инфраструктуры.

Китай и страны ЕАЭС прорабатывают проект строительства высокоскоростной магистрали «Евразия», который предполагает вовлечение 6 стран-участниц: России, Китая, Беларуси, Казахстана, Польши и Германии. Общая протяженность магистрали Пекин – Москва – Берлин составит около 9500 км. В результате должна быть создана крупнейшая в мире сеть высокоскоростного движения протяженностью более 50 тыс. км за счет объединения транспортных систем стран Азии и Европы. Вместе с тем для создания высокоскоростных железнодорожных путей необходимы существенные финансовые вложения. Например, километр высокоскоростного железнодорожного пути стоит от 20 до 40 млн долл. США, обычного пути – 2–3 млн долл.<sup>8</sup> По оценкам экспертов, с помощью высокоскоростной магистрали «Евразия» к 2030 г. будет ежегодно перевозиться около 41,4 млн чел., к 2050 г. – 58 млн<sup>9</sup>. Основными грузами, которые будут отправляться по магистрали «Евразия», станут потребительские товары с высокой добавленной стоимостью (дорогостоящие приборы бытовой техники и электроники, брендовые одежда, обувь и аксессуары, запатентованная фармацевтическая продукция и косметика).

По расчетам Центра интеграционных исследований ЕАБР, при сохранении текущей стоимости перевозки контейнера по маршруту КНР –

ЕАЭС – ЕС развитие транспортнологистических услуг стран-членов ЕАЭС способно обеспечить увеличение грузопотока до 200 тыс. сорокафутовых контейнеров в 2020 г.<sup>10</sup>.

При сбалансированной загрузке контейнеров дополнительный объем перевозок контейнерных грузов, который может быть привлечен на железнодорожные сети стран ЕАЭС, эксперты Евразийского банка развития оценивают в 500–550 тыс. сорокафутовых контейнеров, а весь потенциальный грузопоток по оси (с учетом существующего) – в 650 тыс. сорокафутовых контейнеров (Транспортные коридоры Шелкового пути, 2018. С. 12).

Необходимо выделить следующие проблемы развития контейнерных перевозок железнодорожным транспортом в странах Экономического пояса Шелкового пути: ограничение в пропускной способности инфраструктуры, значительное расстояние между железнодорожными станциями приема контейнеров и морскими портами, ограничение пропускной способности на границе, неразвитая система информационного обмена, неунифицированная транспортная документация. Одним из наиболее существенных препятствий для реализации Экономического пояса Шелкового пути является неразвитость транспортной инфраструктуры в странах ЭПШП (см. таблицу).

Таблица  
Показатели развития торговой и транспортной инфраструктуры в странах-участниках проекта ЭПШП

Страна	Место в рейтинге (из 160 стран мира)	Уровень развития инфраструктуры (из 160 стран мира) (1 – самый низкий, 5 – самый высокий)
Беларусь	120	2,1
Грузия	130	2,17
Индия	35	3,34
Иран	96	2,67
Казахстан	77	2,76
Киргизия	146	1,96
Китай	27	3,75
Монголия	108	2,05
Пакистан	68	2,7
Россия	99	2,43
Таджикистан	153	2,13
Туркменистан	140	2,34
Турция	34	3,49
Узбекистан	118	2,45

Источник: составлено по данным Всемирного банка:  
URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2016>

<sup>8</sup> URL: <https://ej.by/news/it/2017/04/20vysokoskorostnye-zheleznyye-dorogi-v-belarusi-poyavyatsya-neskoro.html>

<sup>9</sup> URL: <https://transinfonews.by/ekonomika/4872-stranyevraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza-eaes-predlozhi-kitayu-dlya-sovmestnogo-finansirovaniya-38-transportnyh-proektov.html>

<sup>10</sup> URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/news/v-2020-g-tranzitnyy-konteynerooborot-mezhdu-es-i-knr-cherez-eaes-vyrastet-v-dva-raza/>

Как показано в таблице, наиболее высоким уровнем развития торговой и транспортной инфраструктуры обладают Китай, Турция и Индия, низким – Узбекистан, Туркменистан и Киргизия. Из государств-членов Евразийского экономического союза самый высокий уровень развития торговой и транспортной инфраструктуры имеет Казахстан.

Низкий уровень развития инфраструктуры в большинстве стран Экономического пояса Шелкового пути препятствует росту торгово-экономического сотрудничества между государствами и не позволяет им в полной мере реализовать свой геоэкономический потенциал.

Взаимные санкции между странами Европейского союза и Россией снижают товарооборот и соответственно уменьшают перевозки грузов и транспортных средств по территории Республики Беларусь. Сократить данные негативные последствия и реализовать геоэкономический потенциал Беларуси в сложной международной обстановке возможно за счет создания привлекательных для компаний условий перевозки высококачественных грузов по железной дороге в направлении портов Калининграда, Клайпеды, Риги и Вентспилса, нефтепродуктов из Литвы в Украину, развития контейнерных перевозок в сообщении Китай-страны Европейского союза.

В рамках Нового Шелкового пути железнодорожная отрасль выбрана в качестве главной отрасли для увеличения экспорта китайского высокотехнологичного оборудования. Такая политика получила название «высокоскоростной железнодорожной дипломатии»<sup>11</sup>. В настоящее время власти Китая ведут переговоры о строительстве железной дороги почти с 30 странами мира. Следует отметить, что высокоскоростные железнодорожные магистрали стали новой визитной карточкой китайского экспорта.

Строительство Экономического пояса Шелкового пути способствует существенному увеличению спроса на прокладку железных дорог по китайским технологиям и закупку подвижного состава из КНР для высокоскоростных железных дорог. К 2020 г. руководство Китая планирует довести

объем продаж железнодорожного состава до 650 млрд юаней (101,9 млрд долл. США)<sup>12</sup>.

Однако следует отметить, что в настоящее время центральные провинции Китая субсидируют грузы, идущие на экспорт по железной дороге. Размер субсидии, по оценкам экспертов, составляет в среднем 2,5 тыс. долл. США на 40-футовый контейнер<sup>13</sup>. По нашим расчетам, снижение стоимости железнодорожной перевозки контейнерных грузов между Китайской Народной Республикой и Европейским союзом на 40% за счет субсидирования привело за 2011–2017 гг. к росту контейнеропотока в 19 раз. Однако отмена или сокращение субсидирования в среднесрочной перспективе чревато снижением железнодорожного транзита по территории ЕАЭС и соответственно возможной потерей интереса к развитию проекта Экономического пояса Шелкового пути. Таким образом, сохранение и расширение субсидирования железнодорожных перевозок со стороны Китая является ключевым вопросом для роста контейнерной транспортировки грузов по территории ЕАЭС.

В то же время дешевизна китайских железнодорожных перевозок, средние затраты на которые составляют лишь 4% от транспортировки автомобильными дорогами по территории КНР, обуславливает высокую степень перегруженности китайских железных дорог (Ковалев, 2017. С. 203).

Примерно половину импорта стран Европейского союза по железной дороге из Китайской Народной Республики составляют компьютеры, принтеры, телевизоры и дисплеи, а одна треть экспорта в Китай приходится на автозапчасти (Фарделла, Джорджо, 2018. С. 7). Следовательно, развитие железных дорог в рамках Экономического пояса Шелкового пути окажет более существенное влияние на отрасли и страны, состав экспорта которых находится под особенно сильным влиянием изделий с высоким соотношением стоимости к весу или принадлежат к тем цепям поставок, где своевременная доставка особенно важна. Меры по

<sup>12</sup> Стратегия Экономического пояса Шелкового пути и роль ШОС в ее реализации. URL: <http://www.ifes-ras.ru/images/stories/2016/book-20160316.pdf>

<sup>13</sup> URL: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/interview/barery-na-puti-evraziyskoy-integratsii-v-ekonomicheskiy-poyas-shyelkovogo-puti/>

<sup>11</sup> URL: [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-01/19/content\\_50248642.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2018-01/19/content_50248642.htm)

развитию новой системы железнодорожного сообщения позволит этим странам получить эффект масштаба и создать устойчивые логистические каналы доставки грузов.

Реализация геоэкономического потенциала Республики Беларусь во многом связана с тем, чтобы убедить китайских партнеров в целесообразности обработки транзитных грузов в логистических центрах на белорусской территории. Известно, что передача грузов белорусским логистическим центрам по аутсорсингу для перевалки, перевозки транзитом по белорусским железным дорогам – это, безусловно, гораздо меньшая прибыль, чем та, которую можно заработать на обработке грузов при формировании добавленной стоимости. Для того чтобы часть китайских грузов сопровождалась таможенной или другой услугой со стороны Беларуси, республике необходимо создать современную логистическую и складскую инфраструктуру.

Для строительства современных торгово-логистических центров в Беларуси следует привлечь иностранных инвесторов, их транснациональные логистические компании, так как установление партнерских отношений с одним из логистических операторов мирового уровня позволит вывести белорусскую транспортно-логистическую систему на конкурентоспособный уровень, а также реализовать геоэкономический потенциал Республики Беларусь.

Уровень развития информационных технологий в Республике Беларусь достаточно высок, но использование ИТ в транспортно-логистической сфере страны имеет не системный, а выборочный характер. В настоящее время в республике имеются отдельные разработки и внедряются отдельные элементы интеллектуальной транспортной системы, например, системы спутникового мониторинга транспортных средств, геоинформационные системы, GPS-навигаторы, автоматизированные системы оплаты и контроля проезда в пассажирском транспорте, информационные табло на остановках и т.д., однако единая интеллектуальная транспортная система пока отсутствует. Таким образом, на рынке программного обеспечения в сфере транспорта и логистики присутствуют компании из Беларуси, но разрабатывают они только технологические продукты, которые являются частью логи-

стической информационной системы, но не одним программным комплексом.

Евразийским экономическим союзом и проектом «Экономический пояс Шелкового пути» предусматриваются принципиально разные модели взаимодействия. ЕАЭС – общее правовое регулирование и облегчение экономической деятельности на пространстве от границ Китая до Восточной Европы. Реализация ЭПШП предполагает развитие масштабных инвестиционных проектов в транспортно-логистической отрасли, сфере производства и сопутствующих секторах. В отличие от Евразийского экономического союза, данный проект не является интеграционным объединением. ЭПШП представляет собой комплексную инициативу (в сущности, долгосрочную стратегию) Китайской Народной Республики по международному сотрудничеству и совместному экономическому развитию.

В условиях экономической экспансии Китая Евразийский экономический союз способен выступать институциональным инструментом защиты национальных рынков при сохранении их инвестиционной привлекательности для КНР. В связи с этим необходимо усиление взаимодействия стран ЕАЭС по регулированию внешней торговли, рынков труда и капиталов. Для стран-членов Евразийского экономического союза данное интеграционное объединение является гарантом того, чтобы не оказаться в проекте Экономического пояса Шелкового пути в роли «младших партнеров» по отношению к Китаю и иметь возможность коллективного отстаивания своих интересов посредством институтов Таможенного союза и Единого экономического пространства.

Дальнейшее сотрудничество с Китаем в рамках Экономического пояса Шелкового пути при одновременном развитии Евразийского экономического союза способно привести к сближению технических регламентов и стандартов государств-членов ЕАЭС, разработке единого подхода к осуществлению торгово-экономических отношений с третьей стороной, упрощению юридических процедур ведения бизнеса.

Реализация Экономического пояса Шелкового пути связана со становлением современных центров обслуживания магистралей, подготовкой

и включением в этот процесс квалифицированных кадров, организацией международных центров хранения товаров и перевалочных баз, формированием впоследствии специальных экономических зон и зон свободной торговли. Все вышперечисленное с учетом современных требований и цифровизации экономических процессов будет способствовать созданию общего экономического пространства.

Для эффективной реализации транспортно-логистических проектов по Экономическому поясу Шелкового пути необходима их детальная техническая проработка, решение комплекса вопросов, имсущих тарифный и нормативный характер, экономическое обоснование, анализ и оценку ожидаемых результатов. Развитие логистической системы Республики Беларусь предполагает оптимизацию участия государства и субъектов экономической деятельности в формировании правовых, экономических и иных отношений на рынках товародвижения.

Устойчивая тенденция к увеличению объемов и доли контейнерных поставок в грузопотоке позволяет делать оптимистичные прогнозы относительно перспектив активного наращивания контейнерного грузопотока по железной дороге при условии развития транспортно-логистической инфраструктуры на территории всех стран ЕАЭС. Для развития контейнеризации перевозок в рамках Экономического пояса Шелкового пути необходимы следующие меры:

- модернизация транспортно-логистической инфраструктуры (обновление и модернизация тяговой силы, внедрение специализированного подвижного состава);
- привлечение дополнительных инвестиций для ликвидации узких мест, вызывающих простои при транспортировке грузов;
- «расшивка» лимитирующих участков дорожного пути (пункты смены ширины колеи, сопутствующие терминально-логистические объекты);
- совместное развитие стыковых пунктов, погранично-таможенных переходов в ЕАЭС и расширение евразийских транспортных коридоров;
- увеличение интенсивности прохождения поездов, увеличение провозной и пропуск-

ной способности железнодорожных дорог ЕАЭС в целом;

- масштабная электрификация железной дороги;
- строительство новых железнодорожных путей на отдельных участках пути;
- формирование транспортно-логистических центров для обработки преимущественно железнодорожных грузов.

Необходимо также отметить, что финансовые средства для реализации инфраструктурных проектов в рамках Экономического пояса Шелкового пути государства-члены ЕАЭС могут осваивать, подавая соответствующие заявки в фонды Китайской Народной Республики (например, в Азиатский банк развития, Новый банк развития БРИКС, Фонд Шелкового пути). Таким образом, страны Евразийского экономического союза в определенной степени конкурируют между собой, стремясь получить средства на реализацию проектов, в том числе в сфере транспортно-логистической инфраструктуры. В связи с этим представляется, что необходимо более целенаправленное сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути.

Для стыковки двух геоэкономических мегапроектов – таких как Евразийский экономический союз и Экономический пояс Шелкового пути, а также для обслуживания значительных грузопотоков требуется адекватно сопряженная транспортная инфраструктура (в части технического взаимодействия различных видов транспорта, согласованного развития транспортных систем отдельных стран), эффективно выстроенная логистическая система, общий позитивный фон международного сотрудничества. Государствам-членам Евразийского экономического союза следует проявлять активность в участии в ЭПШП, а также координировать свои действия для достижения максимально эффекта от вовлечения в данный мегапроект.

Для реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь в рамках ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути необходима разработка интеграционных производственных звеньев, научно-технологических и информационных цепочек в сфере транспортно-логистических услуг. Они должны учитывать, с одной стороны, национальные интересы каждой страны в



транспортном секторе, а с другой – осуществлять провозглашенные цели и задачи скоординированной (согласованной) транспортной политики Евразийского экономического союза.

Необходимо отметить, что реализация геоэкономического потенциала Республики Беларусь в рамках ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути – это достаточно длительный процесс. Например, договоренность между всеми государствами-членами ЕАЭС в области автоперевозок была выработана достаточно быстро, но для окончательного вступления ее в силу потребовалось гораздо больше времени (в частности, долгое время занял поиск решения по нагрузкам на ось, так как дорожное полотно не везде выдерживало современные автопоезда). Что касается перевозок железнодорожным транспортом, то полностью интегрированной системы вдоль стран Экономического пояса Шелкового пути также в настоящее время не существует. Проводится интенсивная работа по устранению различий в техническом оснащении железных дорог (три различные ширины колеи, переменный и постоянный ток, лево- и правостороннее движение и т.д.). Таким образом, в сферах и автотранспорта, и железных дорог поддержки в окончательном вступлении в силу согласованной транспортной политики обусловлены в основном решением вопросов технического характера, для которого необходимы значительные инвестиционные и финансовые средства для реконструкции и модернизации транспортно-логистической инфраструктуры.

Китайские компании, стремящиеся к реализации новых производственных проектов в Беларуси и других странах ЕАЭС (в том числе, например, строительству автомобильных заводов), заинтересованы в организации логистики поставок, обеспечивающей своевременную, регулярную и гибкую по объемам доставку при такой ее стоимости, которая не влияла бы в значительной мере на конечные совокупные издержки локализованных предприятий.

В целях сокращения порожних пробегов контейнерных перевозок по железной дороге в направлении из ЕАЭС в Китай и, следовательно, снижения стоимости таких перевозок, Беларуси, как и другим странам-членам Евразийского экономическо-

го союза, необходимо освоить новые контейнеро-пригодные товарные ниши, которые будут востребованы на емком китайском рынке. В перспективе ими могут стать продовольственные товары (включая рефрижераторные перевозки), фасованные товары химической промышленности и нефтехимии, машинотехническая продукция. Для эффективной реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь участие в проекте Экономического пояса Шелкового пути должно сопровождаться развитием в государствах-членах ЕАЭС производств сложной технической продукции, повышением технологического уровня действующих предприятий, формированием замкнутых цепочек добавленной стоимости на территории Евразийского экономического союза.

Экономический пояс Шелкового пути представляет собой весьма гибкую концепцию, при этом существуют возможности благоприятных для стран-участниц ЕАЭС изменений. Важным условием таких позитивных изменений представляется принятие реальных мер по повышению конкурентоспособности транспортно-логистических услуг стран-членов Евразийского экономического союза.

## ЛИТЕРАТУРА

**Вашило А.А.** 2016. Сопряжение Экономического пояса шелкового пути и Евразийского экономического союза. *Проблемы современного социума глазами молодых исследователей. Материалы VIII Международной научно-практической конференции.* ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», Волгоградский филиал; НОУ ВПО «Институт управления», Волгоградский филиал. С. 25–27.

**Ковалев М.М., Королева А.А., Дугина А.А.** 2017. *Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы.* Минск: Издательский центр БГУ.

**Козлов В.В.** 2017. *Оценка условий и факторов, влияющих на осуществление логистической деятельности в Республике Беларусь. Перспективы развития транспортного комплекса. Материалы III Международной заочной научно-практической конференции.* Минск: БелНИИТ «Транстехника».

**Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС.** 2018. Санкт-Петербург: ЦИИ ЕАБР. 74 с.

**Энрико Фарделла, Джорджо Проди.** 2018. *«Один пояс, один путь» и его влияние на Европу. Валдайские записки.* URL: <http://ru.valdaiclub.com/a/valdai-papers/valdayskaya-zapiska-82/>

*Статья поступила 21.03.2018 г.*