

УДК 338

**Г. Я. Житкевич, В. Н. Познякевич**  
*Учреждение образования «Барановичский  
государственный университет», Барановичи*

## **ВЕКТОР СОТРУДНИЧЕСТВА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И КИТАЯ В СФЕРЕ ЛОГИСТИКИ**

**Введение.** Создаваемая логистическая система Республики Беларусь направлена на эффективное функционирование международных транспортных коридоров, а также на развитие внутреннего рынка логистических услуг. В настоящее время эксперты отмечают, что в Республике Беларусь фактически нет рынка услуг логистики, а есть лишь рынок аренды складской недвижимости. Несмотря на то, что в Беларуси была принята Программа развития логистической системы Беларуси на период до 2015 года, было определено 50 участков для строительства центров логистики, а также планировалось реализовать 25 инвестиционных проектов по созданию логистической системы, что обеспечивало строительство 40 логистических центров. Однако на данный момент их крайне мало. Например, логистические центры, функционирующие на территории Беларуси, находятся в основном в управлении госоператора — РУП «Белтаможсервис». Функционирующие частные логистические центры, такие как производственный логистический комплекс ООО «Белагротерминал» в Сморгони Гродненской области или торгово-логистический

---

© Житкевич Г. Я., Познякевич В. Н., 2019

центр «Марко» в Витебске, имеют свою специфику и обслуживают внутренние грузопотоки. Имеется также сеть логистических центров «Евроопт».

**Основная часть.** Европейский опыт показывает, что функционирование логистической системы на территории страны ведет к сокращению транспортных расходов на 7—30 %, общих издержек при транзите грузов — 12—15 % и в конечном итоге приносит экономическую выгоду международным перевозчикам. Оптимизация процесса доставки товаров со склада предприятия до конечного потребителя позволяет сэкономить до 15—20 % от его цены [1, с. 207].

В Республике Беларусь продолжено использование уникальных возможностей для развития экономического потенциала страны. На это направлены мероприятия Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016—2020 годы, принятой постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 18.07.2016 № 560 (Программа), разработанной с учетом приоритетов социально-экономического развития Беларуси. Одним из них является рост и диверсификация экспорта товаров и услуг, обеспечение сбалансированности внешней торговли. Программа направлена на совершенствование условий логистической деятельности; на повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг, и транспортного потенциала Республики Беларусь.

Этим документом было предусмотрено достижение к 2020 году по отношению к 2015-му при благоприятных внешних условиях следующих значений целевых показателей: рост объема логистических услуг в 1,5 раза; увеличение общей площади логистических центров в 1,64 раза; увеличение доходов от транзита (за исключением трубопроводного транспорта) до 1,5 млрд дол. США [2].

Международное сотрудничество в области логистики обеспечивает увеличение объемов и повышение качества логистических услуг в Республике Беларусь. Практической реализацией направленной названной Программы является развитие стратегического партнерства между белорусскими и иностранными участниками логистической деятельности, в том числе в рамках Евразийского экономического союза и в рамках китайско-белорусского сотрудничества.

Так, принятая в ЕАЭС концепция развития транспортного пространства предусматривала создание транспортно-логистических цепочек и логистических терминалов на территории

от Алматы до Бреста. Следует отметить, что стратегия создания и развития системы логистических центров сообщества основана на положениях соглашения между странами ЕАЭС о формировании Транспортного союза и Концепции формирования Единого транспортного пространства ЕАЭС. Она рассчитана на период до 2020 года и призвана объединить усилия государств-участников для совместной реализации задач в сфере транспортной деятельности с учетом концепции товаропроводящей системы сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия [3].

Необходимость создания и развития логистической системы ЕАЭС обусловлена несколькими факторами. Во-первых, это нарастающие транспортные потоки при товарообмене между странами сообщества и увеличивающиеся объемы транзитных перевозок через их территорию — как автомобильных, так и железнодорожных, что образует высокий спрос на услуги логистических центров. Во-вторых, отмечается активная политика транснациональных корпораций по вхождению на рынок складских, логистических, транспортных и сопутствующих им услуг на основных направлениях товарных потоков на территории ЕАЭС.

Транспортно-логистические центры способствуют эффективному функционированию международных транспортных коридоров.

По территории Беларуси проходит международный транспортный коридор «Западный Китай — Казахстан — Россия — Беларусь — Западная Европа». В настоящее время Беларусь рассматривает развитие взаимодействия с Китаем как основу расширения транспортно-логистической системы. Конкретными планами в этом направлении можно назвать весьма эффективное для всех сторон сопряжение транспортных систем. Так, в частности, сотрудничество по организации контейнерных поездов в евразийском сообщении на базе подписанного в апреле 2017 года соглашения между железнодорожными компаниями Китая, Монголии, Казахстана, России, Беларуси, Польши и Германии способствует дальнейшему увеличению доли железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок, содействует укреплению торговых связей и сопряжению планов по развитию инфраструктуры. Так, новый Евразийский континентальный мост (Китай — Казахстан — Россия — Беларусь — Европейский союз) для Республики Беларусь представляет особый интерес. В рамках этого транспортного коридора планируется строительство новых

и модернизация существующих дорог, создание транспортно-логистических центров, развитие ключевых транспортных узлов [4]. Кроме того, это может положительно отразиться на развитии сопредельных транспортному коридору регионах. В Республике Беларусь в рамках этого соглашения планируется модернизация южной ветки железнодорожной магистрали «Гомель—Брест».

11 февраля 2019 года из Орши в китайский город Наньчан (провинция Цзянси) отправился первый экспортный контейнерный поезд по маршруту Нового шелкового пути. Поезд везет 41 контейнер. Каждый контейнер имеет систему спутникового слежения в целях обеспечения сохранности груза. Совокупный вес товара составляет около 1 тысячи тонн. Это в основном товары народного потребления, в том числе сырье. В перспективе таким образом будут поставляться в КНР и продукты питания. Предполагается, что подобные составы будут формироваться ежемесячно. Время поезда в пути составляет 10 дней. Следует отметить, что доставка этого груза морским путем составила бы более 40 дней. В настоящее время железнодорожная станция «Орша» принимает 2 раза в неделю регулярно с мая 2018 года фирменный контейнерный поезд логистического оператора ООО «Бремино групп» в партнерстве с китайской компанией “Cosco Shipping” из Китая. В планах мультимодального промышленно-логистического комплекса «Бремино—Орша» — создание современного железнодорожного терминала на территории «Бремино—Орша», на котором будет осуществляться весь спектр операций с контейнерными грузами.

Отрадно отметить, что Китай заинтересован в поставках продуктов питания, в частности, молочной продукции. Частная компания «Савушкин продукт», территориально размещенная в Бресте, планирует в период с 2019 по 2023 год инвестировать в реконструкцию Оршанского молочного комбината значительные финансовые ресурсы.

Частная компания ООО «Бремино групп» в настоящее время реализует крупный мультимодальный промышленно-логистический комплекс в г. п. Болбасово, который расположен в 17 км от Орши. В январе 2019 года начала функционировать первая очередь комплекса. После завершения это будет крупнейший индустриально-логистический парк страны. В нем будет 200 тыс. м<sup>2</sup> высокотехнологичных складов.

Деятельность этого индустриально-логистического парка будет направлена на обслуживание транснациональных грузооператоров, а не только на хранение грузов местных компаний.

С позиции внутренней логистики Минск имеет идеальную транспортную доступность, а с точки зрения внешних потоков, обслуживания транзитных грузов Орша может быть более выгодной, чем многие из логистических центров возле столицы.

Рядом с Оршей в г. п. Болбасово расположен аэродром, который после модернизации будет способен принимать и отправлять тяжелые транспортные самолеты. На реконструкцию аэропорта и капитальный ремонт взлетно-посадочной полосы постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 28.01.2019 № 58 планируется направить около 118 млн р. [5].

Орша является также городом, через который проходят два трансъевропейских (Критских) транспортных коридора: II «Восток—Запад» (M 1 / E 30) и IX «Север—Юг» (M 8 / E-95), а также «Орша» — очень крупный железнодорожный узел, причем более уникальный и привлекательный, чем такие крупные железнодорожные узлы, как «Минск» или «Барановичи». Так, из узла «Орша» выходят шесть железнодорожных веток-направлений, тогда как «Минск» имеет четыре ветки, а «Барановичи» — пять. Реализация намеченных мероприятий позволит увеличить спрос на логистические услуги не только со стороны внешних компаний, но и со стороны местных компаний, что позволит сформировать рынок логистических услуг. Развитие региональной логистики окажется полезным и для обслуживания грузопотоков в регионах, предназначенных для местных рынков.

**Заключение.** Беларусь предполагает выстраивание отношений на основе взаимного дополнения экономик. Так, реализация проекта торгово-логистического центра ЗАО «Чайна Мерчантс Групп» в китайско-белорусском индустриальном парке «Великий камень» (строительство железнодорожной ветки и контейнерного терминала) является перспективной базой для интеграции в международные логистические системы как для Китая, так и для Беларуси [6; 7, с. 79].

Большое значение при этом имеет завершение институционального оформления Евразийского экономического союза и достижение высокого уровня интеграции между его государствами-участниками, предусматривающие системное встраивание ЕАЭС в глобальные международные связи, в том числе в Экономический пояс Шелкового пути.

## Список цитируемых источников

1. *Житкевич, Г. Я.* Логистическая система ЕврАзЭС и место Республики Беларусь в ее развитии в рамках Таможенного союза / Г. Я. Житкевич // Перспективы инновационного развития Республики Беларусь : сб. науч. ст. Междунар. науч. конф., Брест, 26—28 мая 2012 г. / Брест. гос. техн. ун-т, редкол.: А. М. Омелянюк (отв. ред.) [и др.]. — Брест : Изд-во БрГТУ, 2012. — С. 206—208.
2. Республиканская программа развития логистической системы и транспортного потенциала на 2016—2020 годы [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 18.07.2016 № 560 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. — 22.07.2016. — 5/42364.
3. Концепция транспортной политики Единого экономического пространства [Электронный ресурс] : проект. — М., 2012 г. // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. — Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/komitet/Documents>. — Дата доступа: 09.03.2019.
4. Перечень мероприятий по реализации основных ориентиров макроэкономической политики государств-членов ЕАЭС на 2017—2018 годы [Электронный ресурс] // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. — Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_makroec\\_pol/investigations/Documents/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D1%8C%20%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%8F%D1%82%D0%B8%D0%B9%202017-2018.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_makroec_pol/investigations/Documents/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D1%8C%20%D0%BC%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%8F%D1%82%D0%B8%D0%B9%202017-2018.pdf). — Дата доступа: 09.03.2019.
5. Об утверждении комплекса мер по реализации Программы развития Оршанского района на период до 2023 года [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 28 янв. 2019 г. № 58 // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. — 07.02.2019. — 5/46114.
6. Китайско-белорусский индустриальный парк «Великий камень» [Электронный ресурс] : офиц. сайт. — Режим доступа: <http://www.industrialpark.by/ru/geography>. — Дата доступа: 09.03.2019.
7. *Ковалев, М. М.* Пути-дороги будущего / М. М. Ковалев // Беларус. думка. — 2018. — № 7. — С. 74—79.