

### **Литература**

1. *Латеральный маркетинг: технология поиска революционных идей / Филип Котлер, Фернандо Триас де Бес; пер. с англ. – М.: Альпина Паблишера, 2010. – 206 с.*
2. [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.metaphor.ru/er/misc/lateral\\_marketing\\_2.xml](http://www.metaphor.ru/er/misc/lateral_marketing_2.xml) - Дата доступа: 01.11.2013.
3. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://shkolazhizni.ru/> - Дата доступа: 31.10.2013.

### **References**

1. *Lateralny marketing: search technology revolutionary ideas / Philip Kotler, Fernando Trias de Bes, trans. from English. - Moscow: Alpina Publisher, 2010. – 206 с.*
2. *Mode of access: [http://www.metaphor.ru/er/misc/lateral\\_marketing\\_2.xml](http://www.metaphor.ru/er/misc/lateral_marketing_2.xml) - Access date - 01.11.2013*
3. *Mode of access: <http://shkolazhizni.ru/> - Access date - 31.10.2013.*

## **ЭВОЛЮЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ОЦЕНКА РОСТА ЕГО ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ EVOLUTION OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS COMPLEX OF THE REPUBLIC OF BELARUS AND EVALUATION OF THE GROWTH OF ITS INVESTMENT ATTRACTIVENESS**

*Дехтерук Е. В., старший преподаватель кафедры МЭМИ  
УО «Брестский государственный технический университет», г. Брест.*

*Dehteruk EV, art. teacher, m.e.s. chair GEMI,  
Brest State Technical University, Brest*

### **Аннотация**

*Республика Беларусь, реализуя программу развития транспортного потенциала, ориентируется сегодня не только на исключительно геополитические факторы, но отдает большое значение модернизации логистической инфраструктуры и наращиванию трудового потенциала.*

### **Annotation**

*Republic of Belarus, realizing the program of development of transport potential, focuses not only on purely geopolitical factors, but gives a great importance to the modernization of the logistics infrastructure and increase of the labor potential.*

В условиях стремительно растущих межстрановых товаропотоков все больше возрастает значение сферы транспортных услуг, торговля которыми

охватывает практически весь мир. Транспорт становится одним из катализаторов современной глобализации, а транспортно-логистические услуги - крупная и растущая статья торговли, обеспечивающая в развитых странах более 1/3 внешнеторгового оборота сферы услуг. По оценкам Всемирного Банка, транспортный сектор формирует до 5 % мирового ВВП, обеспечивает рабочими местами около 10 % всех занятых в мировом хозяйстве, на него приходится в среднем более 17 % мировых инвестиций.

Естественно в процессе углубления интеграции Республики Беларусь в мировую экономику нельзя недооценивать роль отечественной транспортной отрасли в социально-экономическом развитии государства. Республика Беларусь обладает высокой степенью транзитивности и имеет возможность получения значительного дополнительного экономического эффекта на базе международных транспортных операций. Однако на сегодняшний момент доля участия Республики Беларусь в мировом рынке транспортных услуг менее 0,2%, и тенденции к повышению не наблюдается.

Транспортный потенциал Республики Беларусь прежде всего базируется на благоприятных естественно-географических условиях, которые, однако, являются далеко не достаточными факторами обеспечения международной конкурентоспособности белорусского транспорта. Для поддержания статуса международного перевозчика и укрепления позиций на мировом рынке Беларуси необходимо учитывать и развивать все три ступени преимуществ:

- первая ступень – геоэкономические условия;
- вторая ступень – современная транспортная инфраструктура;
- третья ступень – высококвалифицированные трудовые ресурсы.

Важную роль в актуализации геополитического расположения играют международные транспортные коридоры, пересекающие страну. Из девяти панъевропейских транспортных коридоров два важнейших (коридоры номер II и IX) проходят через Республику Беларусь. Однако лишь только данные предпосылки в полной мере не обеспечивают международную конкурентоспособность белорусского транспорта. Беларуси необходимо создание современной транспортной инфраструктуры и модификация всей транспортной системы (обновление основных фондов, снижение издержек отрасли).

В период распада СССР Республика Беларусь являлась крупной базой перевалки грузов по направлениям Европа-Азия-Европа, а транспортная отрасль страны переживала свой экономический подъем. Республика Беларусь могла стать крупнейшим центром международного движения товаропотоков, однако из-за неграмотного использования конкурентных преимуществ, неразвитости материальной базы (в том числе отказ от активного внедрения современных информационных технологий) и неадаптации менеджмента вскоре Беларусь потеряла статус значимого международного перевозчика.

Причем несмотря на то, что за последние 10-15 лет наблюдается снижение доли глобального грузооборота бизнеса, а также намечены тренды по внутриконтинентальному обороту товаров и услуг, даже для обслуживания

существующего товаропотока между Западом и Востоком Республика Беларусь использует только одну треть своих потенциальных возможностей.

В Беларуси необходима разработка комплекса мероприятий по оптимизации логистики грузовых перевозок и формированию системы организации, финансирования и работы транспортно-логистических систем.

В настоящий момент Правительством Республики Беларусь предпринимаются попытки реанимирования и развития логистической отрасли страны, в том числе не без помощи научно-исследовательского сектора. Такие белорусские исследователи как Карбанович И.И., Чернивалов А.В., Никитенко П.Г., Булавко В.Г. активно трудятся над анализом тенденций развития международного рынка транспортно-логистических услуг и с учетом мирового опыта ведется поиск оптимальных сценариев активного вхождения белорусских компаний в этот динамично развивающийся сектор мирового хозяйства.

Согласно оценкам международных экспертов, в развитых странах логистическими услугами обеспечивается от 15 до 25 % ВВП, эволюция логистических систем за рубежом доказала, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных фирм, но и для страны в целом.

Однако, по данным 2012 г., доля транспортно-логистических услуг (включая транспорт, транспортно-экспедиторские и вспомогательные услуги) в ВВП Республики Беларусь равна лишь 4,8 %. Объем рынка логистических услуг в Беларуси оценочно составляет более 1,6 млрд. USD в год. На долю железнодорожного транспорта приходится – 844 млн долларов, автомобильного — 658 млн долларов, водного — 77 млн долларов, воздушного – 16 млн долларов.

В транспортной отрасли занято около 6% трудоспособного населения республики и задействовано 17% ее производственных фондов. В общем объеме экспорта услуг транспортные услуги имеют наибольший удельный вес, равный более 55%.

По состоянию на 1 января 2013 года в стране официально действовало 644 транспортно-экспедиционных и логистических предприятия, в том числе 11 логистических центров и 280 индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги в области транспортной экспедиции и логистики.

Каковы же основные тенденции развития белорусской логистики и какие принимаются меры по повышению эффективности и инвестиционной привлекательности транспортно-логистического комплекса Республики Беларусь?

### **1. Создание единого государственного вектора развития транспортно-логистической отрасли Республики Беларусь.**

Сегодняшний курс правительства: транспортная логистика должна во многом предопределять экономическое развитие страны. Доля транспортных услуг в ВВП страны к 2015 г. должна достигнуть как минимум 20 %. В качестве основного инструмента реализации поставленных целей выступает Программа развития в Республике Беларусь логистической системы на период до 2015

года, призванная скорректировать технологическое отставание Республики Беларусь в области логистики.

Государственная поддержка реализации данной программы обеспечивается на самом высшем уровне: Президентом и Правительством Республики Беларусь уделяется большое внимание развитию логистической системы нашей страны, а важность развития логистики подчеркивается приглашением заинтересованных зарубежных партнеров к участию в инвестиционных проектах. Премьер-министр Республики Беларусь лично контролирует развитие логистической системы в стране. Активное участие в выполнении программы принимают Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерство торговли. Кроме этого, был сформирован Совет по эффективному развитию транспорта, одним из основных направлений деятельности которого является расширение сотрудничества в сфере транспортной логистики с целью развития мультимодальных транспортных систем.

Таким образом, можно сказать, что развитие единой транспортной системы стало своеобразной специализированной сферой в рамках всего хозяйственного комплекса Республики Беларусь, что в настоящих условиях является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки всей белорусской экономики.

## **2. Создание соответствующей нормативно-правовой базы.**

Следует отметить, что в Беларуси активно разрабатывается нормативно-правовая база, направленная на содействие скорейшему развитию логистической системы. В частности, государством созданы соответствующие условия для привлечения инвесторов и строительства логистических центров, включая предоставление налоговых льгот. Это: Декрет Президента Республики Беларусь от 6 августа 2009 г. № 10 «О создании дополнительных условий для инвестиционной деятельности в Республике Беларусь», Указ Президента Республики Беларусь от 6 августа 2009 г. № 413 «О предоставлении физическим и юридическим лицам полномочий на представление интересов Республики Беларусь по вопросам привлечения инвестиций в Республику Беларусь», Директива Президента Республики Беларусь от 31 декабря 2010 г. № 4 «О развитии предпринимательской инициативы и стимулировании деловой активности в Республике Беларусь». В настоящее время прорабатывается вопрос внесения изменений в Указ Президента от 1 сентября 2010 г. № 450 «О лицензировании отдельных видов деятельности». В частности, для владельцев логистических центров предлагается упростить требования, предъявляемые к соискателям специальных разрешений и лицензий на оптовую торговлю и хранение алкогольной и спиртосодержащей продукции, табачных изделий и др.

Продолжается разработка технических условий, определяющих требования к техническому оснащению, качеству оказания транспортно-экспедиционных услуг; эффективность функционирования, порядок балльной оценки и другие показатели деятельности логистических центров. Также

ведется активная работа по унификации и упрощению документооборота по межгосударственным интермодальным перевозкам.

Стоит отметить, что согласно мнению экспертов только за счет усовершенствования национального законодательства, гармонизации его норм с законодательством ЕС можно увеличить грузопоток в Беларуси в 1,5 раза.

**3. Создание единой транспортно-логистической системы,** включающей структуры как государственной, так и частной форм собственности.

Республика Беларусь давно столкнулась с необходимостью создания логистических центров. Существует многочисленное количество отдельных агентств, экспедиций и подразделений, тем или иным способом, полностью или частично удовлетворяющих спрос грузовладельцев. Однако только организация единого технологического и информационного процесса по предоставлению всевозможного вида транспорта и сопутствующих услуг даст возможность рационализировать и минимизировать затраты на перевозку и терминальную обработку грузов. На сегодняшний день, по данным Национальной академии наук, доля данных затрат в конечной цене готового продукта составляет порядка 33-35 %, что в 3 раза выше средневропейской.

Первым конкретным и оформленным на высшем уровне шагом по решению назревших проблем транспортно-логистической отрасли стала Программа развития в Республике Беларусь логистической системы на период до 2015 года, утвержденная постановлением Совета Министров от 29 августа 2008 г. Разработчики посчитали, что при развитии логистического обслуживания уже в 2015 г. республика получит экономический эффект в размере 5,7 млрд дол. США.

Программа призвана разрабатывать основные направления развития, создавать организационные схемы размещения логистических центров и формировать благоприятные условия для привлечения инвестиций в создание объектов и инфраструктуры логистической системы. Программой с учётом дополнений и изменений, внесенных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 сентября 2011 года N 1279, определено 39 участков для строительства и размещения объектов логистической системы, реализуются 34 инвестиционных проекта по 32 участкам. Кроме того, государственной программой развития железнодорожного транспорта Беларуси на 2011-2015 годы предусмотрена модернизация грузовых терминалов с созданием на их базе транспортно-логистических центров по станциям «Брест-Северный», «Колядичи», «Степянка», «Могилев», «Центролит».

Нужно понимать, что логистика развивается не только в рамках программы и программа не тот документ, который кого-то строго регламентирует. Она скорее предоставляет субъектам логистической деятельности дополнительные условия для развития. Вне программы реализуются 12 инвестиционных проектов. Фактически привлечено 574,9 млрд. рублей инвестиций, в том числе 517,3 млрд. рублей по Программе.

Осваиваемые участки по строительству логистических центров, как правило, расположены в непосредственной близости от проходящих через

территорию нашей страны международных транспортных коридоров. Кроме областных центров, предлагается использовать площадки в Жлобине, Речице, Мозыре, Солигорске, Пинске, Барановичах, Орше, Волковыске, Лиде, Борисове, Кричеве и Бобруйске.

Однако наибольшей популярностью пользуется Минская область (здесь выделены 17 участков, по всем определены инвесторы, строится 24 логистических центра, в том числе 17 по Программе) и Брестская (7 участков, 6 инвесторов, строится 7 логистических центров, в том числе 6 по Программе). В Витебской и Гродненской областях — по четыре проекта, в Гомельской и Могилевской — по два. В настоящее время, по информации Минторга, ведется работа по поиску инвесторов для создания ТЛЦ на 8 участках, предусмотренных программой: в Гомельской (3), Гродненской (3) и Могилевской (2) областях.

В настоящий момент в Беларуси реализуется 46 инвестиционных проектов по созданию логистических центров, введены в эксплуатацию полностью или отдельные очереди 12 логистических центров:

«Брест-Белтаможсервис»,  
«Минск-Белтаможсервис»,  
«Гомель-Белтаможсервис»,  
СООО «Брествнештранс»,  
ИП «БЛТ-Логистик»,  
ООО «Двадцать четыре»,  
ОАО «Белмагистральавтотранс»,  
ОАО «Озерцо-Логистик»,  
СООО «БелВингесЛогистик»,  
ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс»,  
РУП «Минск-Кристалл»,  
ООО «ИнтерСтройПортал Плюс».

В июне этого года РУП «Белтаможсервис» ввел первый склад транспортно-логистического центра «Гомель-Белтаможсервис».

На реализацию мероприятий программы на 1 октября 2013 года привлечено Br2,3 трлн. инвестиций.

По прогнозам экспертов, к итоговому 2015 г. ожидается увеличение грузоперевозок по Беларуси в 2 раза (до 440 млн. т. в год), а основной доход страна должна будет получать не непосредственно от транзита, а именно от оказания услуг транспортно-логистическими центрами.

Стоит отметить, что некоторые эксперты высказывают опасения касательно результативности Программы:

1. «Количество в ущерб качеству»: целесообразность большого числа создаваемых логистических центров. Так, согласно проведенному опросу консалтинговой группой «Здесь и сейчас» в среде предприятий производственной и торговой сфер подавляющее большинство (67% опрошенных) не собираются сотрудничать с белорусскими логистическими центрами. В то же время эксперты компании «Транстехника» уверены, что созданные логистические мощности найдут себе применение. Кроме этого, по

оценке экспертов "БАМЭ" потребностей Беларуси в создании логистических центров с полным циклом логистических услуг, на 1 тыс. жителей Минска приходится около 39 кв.м. К примеру, в Германии на 1 тыс. жителей в среднем приходится 800 кв.м логистических центров с полным циклом логистических услуг.

2. «Склады вместо ТЛЦ»: строительство в качестве ТЛЦ только лишь хорошо оборудованных складских объектов. Между тем, министр транспорта отмечает, что пока транспортно-логистические центры Беларуси действительно развиваются в первую очередь как объекты складской инфраструктуры. Однако в министерстве подчеркивают, что и современных складов в стране не хватает, хотя подменять развитие логистики развитием складов не стоит и необходимо развивать именно транспортно-логистические центры, где будут состыковываться различные виды транспорта и где может быть оказан весь спектр услуг, которые сопутствуют перемещению товаров.

#### **4. Внедрение системы стандартов в сектор транспортно-логистических услуг.**

Развитию качества услуг белорусских ТЛЦ будет способствовать введенный с 1 ноября 2013 г. госстандарт СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации».

Он прошел тест-апробацию в мультимодальной транспортно-логистической компании DB Shenker, в логистическом центре «Королев Стан» и был представлен экспертам Группы высокого доверия Всемирного банка, где получил наивысшую оценку.

Документ устанавливает общие требования, предъявляемые к исполнителям логистических услуг, и процедуру проведения работ по их сертификации. Стандарт и сертификация направлены на повышение качества оказываемых белорусскими логистами услуг и будут способствовать созданию положительного имиджа белорусских ТЛЦ.

Стандарт, составленный с учетом рекомендаций Всемирного банка, по улучшению позиции нашей страны в индексе эффективности логистики должен стать фундаментом, на котором в дальнейшем будут строиться корпоративные программы развития логистических компаний. Они смогут подтвердить свой статус, обратившись в БелГИСС и добровольно пройдя сертификацию, и участвовать в национальных, европейских или мировых рейтингах. Обладатель такого сертификата может претендовать на получение от государства определенных преференций, что служит стимулом для инвестиций в развитие логистических инфраструктурных проектов.

#### **5. Подготовка высококвалифицированных специалистов в области логистики.**

В настоящий момент работодатели сферы логистики отмечают нехватку высококвалифицированных кадров. Для насыщения и развития рынка требуется подготовить 3-5 тыс. специалистов.

На сегодняшний день уже разработаны образовательные стандарты по специальности «Логистика» и в 22 учреждениях высшего образования осуществляется подготовка специалистов по этой специальности. Кроме того,

ряд вузов проводит переподготовку по специальности «Логистика»: на базе высшего образования, осуществляется повышение квалификации работников по направлению образования «Управление («Логистика»)». Данная специальность востребована как на руководящем уровне, среднего звена, так и на уровне практической реализации.

Кадровый ресурс логистической отрасли несет весьма важную миссию, так как без творческих и мыслящих специалистов логистика развиваться не сможет.

О значимой роли кадрового ресурса говорит тот факт, что сейчас продолжается работа над созданием уникального на территории СНГ стандарта СТБ «Логистическая деятельность. Общие требования к профессиональной компетенции персонала логистического оператора». Он устанавливает общие требования к знаниям, навыкам и умениям логистов операционного /контролирующего, старшего и стратегического уровней менеджмента. В основу проекта документа положены самые передовые методики, в т.ч. программы оценки компетентности, принятые Европейской логистической ассоциацией, Советом профессионалов в области управления цепями поставок, Всемирным обществом инженеров-логистов, корпорациями VOLVO, NATO и рядом других структур.

После его принятия в Беларуси будет определен единообразный принцип подготовки специалистов-логистов в учебных заведениях всех ступеней.

#### **6. Активная международная позиция Республики Беларусь на мировом рынке транспортно-логистических услуг.**

Республика Беларусь стремится развивать международное сотрудничество и внешнеэкономические связи в транспортной сфере. В Беларуси проводится единая государственная политика в области транспортно-экспедиционной деятельности, реализации которой способствует взаимодействие Министерства транспорта и коммуникаций и национальных ассоциаций перевозчиков БАМАП и экспедиторов БАМЭ. Республика Беларусь активно сотрудничает с международными правительственными (КВТ ЕЭК ООН, ЕКМТ, ЕК ЕС, КТС СНГ, МСД СНГ, ЕврАзЭС) и неправительственными (IRU, FIATA) организациями. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь является участником основных международных конвенций и соглашений, регулирующих международные перевозки. Республикой Беларусь заключены двусторонние соглашения с 42 государствами, с 47 государствами производится обмен разрешениями, дающими право на осуществление международных перевозок по территории этих государств.

Повышению международной конкурентоспособности транспортно-логистической системы Республики Беларусь немало способствует ставшая уже традиционной ежегодная Международная специализированная выставка и конгресс «Транспорт и логистика» (Минск). В 2013 году выставку посетили 120 компаний из 15 стран мира. Данное мероприятие в том числе демонстрирует зарубежным партнёрам объективные преимущества Таможенного союза и Единого экономического пространства Беларуси, Казахстана и России для

наращивания товарных и транспортных потоков между Европой и Азией и активизации притока инноваций и инвестиций в республику.

Кроме этого, Республика Беларусь активно участвует в международных проектах, как например «Логистика Янтарного побережья». Общей целью программы является повышение доступности отдаленных районов Южной и Восточной частей Балтийского региона, особенно Беларуси, России и Казахстана, путем создания мультимодальных логистических центров.

Таким образом, Республика Беларусь занимает активную межнациональную позицию и готова интегрироваться в международную транспортно-логистическую систему.

### **7. Работа над международным имиджем Республики Беларусь.**

Экспертные оценки Всемирного банка подтверждают, что Республика Беларусь имеет все предпосылки, чтобы войти как минимум в 50 лучших стран мира по индексу эффективности логистики. Однако на сегодняшний день в данном рейтинге Беларусь занимает 91-е место среди стран мира, пропуская вперед своих основных геополитических конкурентов Украину, Латвию, Литву. Россия находится на 95-м месте.

Следует отметить, во время своего визита в Беларусь в 2012 году специалист по логистике Всемирного Банка, отвечающая за ведение индекса эффективности логистики, высоко оценила не только программные документы, но и реализацию мероприятий по повышению международного имиджа государства в этой сфере. Напомним, что проект стандарта СТБ 2306-2013 «Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации» был представлен экспертам группы высокого доверия Всемирного банка, после чего был рекомендован к применению в странах с переходной экономикой.

Таким образом, Республика Беларусь, реализуя программу развития транспортного потенциала, ориентируется сегодня не только на исключительно геополитические факторы, но отдает большое значение модернизации логистической инфраструктуры и наращиванию трудового потенциала.

Создание реальных конкурентоспособных условий позволит радикально перестроить вектор транспортных путей «Европейский союз – Юго-Восточная Азия» и создаст все условия для превращения транспортно-логистического комплекса в одну из ведущих отраслей инвестиционной деятельности Республики Беларусь.

### **Литература**

1. Булавко, В. Г. *Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь* / В.Г. Булавко, П.Г. Никитенко. — Минск: Беларус. навука, 2009. — 356 с.

2. Департамент «Белавтодор» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belavtodor.belhost.by>.

3. *Для развития логистики в Беларуси требуется подготовить 3-5 тыс. квалифицированных специалистов* [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bairc.org/information/news/2013/03/22/20214>.

4. «Логика логистического развития» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.neg.by/publication/2013\\_06\\_18\\_17309.html](http://www.neg.by/publication/2013_06_18_17309.html).
5. «Логистические центры – новые точки развития белорусской экономики» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bsc.by/story/logisticheskie-centry-novye-tochki-razvitiya-beloruskoj-ekonomiki>.
6. Мониторинг инфраструктуры Беларуси / А. Гламбоцкая, Е. Ракова, Г. Захман, Г.Иманович, Р. Джуччи. – Минск, 2010. – 60с.
7. Министерство статистики и анализа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.belstat.gov.by](http://www.belstat.gov.by).
8. Министерство экономики Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа [http://www.economy.gov.by/ru/f\\_economic](http://www.economy.gov.by/ru/f_economic).
9. Обзор транспортного сектора Республики Беларусь / Отдел транспорта Департамента устойчивого развития Региона Европы и Центральной Азии – 2010. – 95с.
10. Обзор транспортного сектора Республики Беларусь: докл. N BN 55015-VY / Всемирный банк. Департамент устойчивого развития. Регион Европы и Центральной Азии. — Вашингтон, 2011. — 102 с.
11. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 09.08.2010 № 1181 «Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы».
12. «Развитие логистики в Беларуси» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.transavto.by/articles/73.html>.
13. Статистика НБРБ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nbrb.by/statistics/sref.asp>.
14. Статистический ежегодник Республики Беларусь 2013/ Национальный статистический комитет Республики Беларусь – Мн.:2013. – 578 с.
15. «Транспортная логистика: перспективы развития в ЕЭП» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://export.by/resources/izdaniya\\_i\\_publicacii/transportnaya\\_logistika\\_perspektivi\\_v\\_ep.html](http://export.by/resources/izdaniya_i_publicacii/transportnaya_logistika_perspektivi_v_ep.html)-таможенный союз.
16. «У Беларуси есть все предпосылки стать одной из 50 лучших стран по индексу эффективности логистики» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.belta.by/ru/person/opinions/Valerij-Kozlov\\_i\\_514246.html](http://www.belta.by/ru/person/opinions/Valerij-Kozlov_i_514246.html).
17. Transport Sector Overview // The World Bank Group [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org/transport>.

УДК 338.48«313»(476)

## **ИННОВАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ТУРИЗМА БЕЛАРУСИ**

### **Innovative potential of tourism of Belarus**

**Скопец Г.Г.**, старший преподаватель, м.э.н.,  
**Лазарчук И.М.**, старший преподаватель,