

## «НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» — ИМПУЛЬС РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

**Введение.** Сегодня с уверенностью можно сказать, что функционирование любой экономики в современных рыночных условиях невозможно без хорошо налаженной системы логистики. Это подтверждается и тем фактом, что многие страны тратят миллиарды долларов на логистические процессы, причем наблюдается тенденция увеличения этих затрат. Так, Дж. Сток и Л. Ламберг приводят сведения о расходах на логистику, сопоставляя их с другими видами общественной деятельности в США: объем средств, затраченных на логистику, в десять раз превышает расходы на рекламу, в два раза — на национальную оборону и сопоставим со средствами, выделяемыми на здравоохранение [1]. Эффективная логистическая система субъекта позволяет с наименьшими издержками максимально адаптироваться к изменениям внешней среды и значительно повысить его конкурентоспособность. По данным Европейской логистической ассоциации, применение логистических разработок позволяет сократить время производства товаров на 25%, снизить издержки производства продукции до 30%, сократить объемы запасов от 30 до 70% [2].

О значении логистики для Республики Беларусь говорит тот факт, что, согласно Государственной программе развития логистической системы Республики Беларусь на 2016—2020 годы, предстоит удвоить доход от логистической деятельности к 2020 году. Реализация отраслевой программы поможет более чем вдвое увеличить совокупный доход компаний от логистической деятельности — до 7,3 трлн р. к 2020 году. Ставка сделана на опережающий рост услуг транспортно-логистических (в 2,6 раза, до 4,9 трлн р.) и оптово-логистических центров (в 3,7 раза, до 0,8 трлн р.) [3]. Важнейшим моментом указанной программы является, прежде всего, новый подход в осмыслении задач логистики на современном этапе развития экономики нашей страны и преодолении факторов, мешающих развитию логистики.

Для выполнения поставленной задачи есть определенные предпосылки. Беларусь обладает определенным логистическим потенциалом. Прежде всего, наша страна — это логистический перекресток (мы находимся на ключевых транспортных маршрутах, связывающих Западную Европу с Востоком, Черноморское побережье — со странами Балтийского моря), а также Россию с Европейским союзом. Мы активно развиваем участки трансконтинентальных транспортных коридоров. Беларусь является членом Таможенного союза и ЕАЭС, что обязательно придаст развитию транспорта и логистики новый импульс при условии перехода от отставания национальных интересов к получению общих выгод в рамках союза. И еще один не менее важный фактор возможности развития логистики — это стабильность в Беларуси, причем этот фактор в равной степени признают сегодня и в Евросоюзе, и в США, и в Азии.

**Основная часть.** Развитие логистики в Республике Беларусь в современных условиях связано с реализацией китайской идеи «один пояс — один путь», суть которой заключается в создании инфраструктуры и налаживании взаимосвязей между странами Евразии. В нее входит два ключевых направления развития: «экономический пояс Шелкового пути» и «морской Шелковый путь». Речь идет о создании торговых коридоров для прямых поставок товаров с Востока на Запад на льготных условиях. Этот экономический коридор должен соединить Азиатско-Тихоокеанский регион на Востоке с развитыми европейскими странами на Западе. Население вовлеченных стран насчитывает более 3 млрд, а общий объем ВВП — около 21 трлн дол. США.

Согласно данной концепции к 2020 году объемы грузоперевозок между Китаем и Европой достигнут 170 млн т. Пока основная часть грузов идет морем вокруг всего континента через Суэцкий канал, Беларусь, как Казахстан и Россия, участвует в решении сложной проблемы «переключения» транзита с морского пути на сушу. Сложность заключается в том, что провозить товары по морскому пути существенно дешевле. Что можно противопоставить дешевым тарифам? Во-первых, скорость доставки по сухопутному маршруту, которая становится особенно важной при нынешнем темпе жизни и при новых требованиях экономики, учитывая объективное «сжатие» пространства современных коммуникаций с одновременным увеличением скорости транзакций и обменов. На сегодня сроки доставки door-to-door контейнеров из Китая в Европу морским транспортом составляют около 50 дней, железнодорожным — 25—30 дней. Контейнерный поезд, следующий из Чжэнчжоу (Китай) в Гамбург (Германия), расстояние в 10 500 км преодолевает за 13—14 дней. Во-вторых, еще более эффективен автомобильный транспорт, в том числе при перевозках как индивидуальных, так и сборных грузов. Но за скорость приходится платить: доставка контейнера сухопутным маршрутом обходится грузовладельцу в 8—9 тыс. дол США, тогда как по морю — 3 тыс. [4].

По сообщениям и подсчетам китайских СМИ, начиная с 2013 года, более 100 стран и международных организаций позитивно откликнулись на инициативу. В ее рамках было подписано около 50 межправительственных соглашений о сотрудничестве. Китайские компании инвестировали около 50 млрд и построили 56 зон

торгово-экономического сотрудничества в 20 странах «пояса и пути», создав в общей сложности 180 тыс. рабочих мест для жителей этих государств [5].

Республика Беларусь подключилась к участию в данном проекте, согласно которому два наземных транспортных маршрута из Китая в Европу идут через ее территорию. Участие в этом проекте дает Беларуси уникальный шанс модернизировать собственную экономику за счет крупнейших геополитических игроков континента — Китая и Евросоюза. У белорусских бизнесменов появляется реальная возможность занять новую рыночную нишу, опираясь на знания нюансов европейских грузоперевозок, особенно в Восточной Европе. По некоторым оценкам, когда Шелковый путь начнет работать, через Беларусь может пройти около 10% товарооборота между ЕС и КНР, т. е. транзит составит 60 млрд дол. США, причем в дальнейшем товарооборот будет еще расти, у Беларуси появится шанс примерно в два раза увеличить транзитный грузопоток и грузооборот.

Однако не так все просто с реализацией проекта, поскольку надо учитывать как внешние, так и внутренние факторы. Что касается внешнего фактора, то, по мнению экспертов, в китайском проекте больше геополитики, чем экономики, потому что главная идея геополитических доктрин Китая — это мирное окружение, а мирное окружение можно создать, прежде всего, экономическими методами — в этом Китай на 100% уверен. За право стать посредником между Китаем и Европой борется ряд стран, в том числе и ближайшие соседи Беларуси — Украина и Польша, а пути прохождения грузов в рамках Шёлкового пути будут определяться в соответствии с китайской логикой. Однако уже очевидно, что Беларуси придется действовать в условиях острой конкуренции, а положительный эффект для каждой страны будет зависеть от того, как страна сумеет найти точки соприкосновения в общих интересах, отстоять и защитить собственные интересы. С этих позиций Беларуси необходимо сформулировать и реализовать комплексную стратегию развития в различных областях, начиная с экономики и науки и заканчивая социальной и культурной сферами с учетом развития белорусско-китайских отношений.

Как и любой проект, «Новый шелковый путь» при его реализации неизбежно столкнется с целым спектром проблем и рисков — организационных, геополитических, военных, технологических, с возникновением неопределенных ситуаций и непреднамеренных последствий, которые все еще предстоит осознать. Уменьшить неопределенность и потенциальные риски можно при состыковании данного проекта с деятельностью ЕАЭС, различных региональных объединений и международных организаций, а разнообразные интеграционные процессы строить на основе универсальных принципов и норм Всемирной торговой организации. Поэтому участие в проекте «Нового шелкового пути» потребует от России и ее партнеров по евразийской интеграции установить правила игры, которые смогут гармонизировать отношения между странами ЕАЭС и Китаем.

Если для Китая Беларусь — не самый важный партнер на постсоветском пространстве, то в последнее время для Беларуси Китай является стратегическим, вернее, приоритетным партнером. Благодаря такому партнерству Беларусь и пытается в значительной мере утолить инвестиционный голод. Но при этом надо понимать, что прямых инвестиций из Китая в нашу страну почти нет. Китай дает хорошие кредиты всего под 1,5—2%, но они связанные. Это означает, что на эти кредиты 50 или 70% Беларусь делает своими материалами, а на 30—50% из Китая будут привезены рабочие, техника, оборудование и так далее. При этом китайцы предъявляют жесткие рыночные требования по обеспечению займов. В частности, большинство построенных Китаем инфраструктурных объектов в Пакистане и Мьянме после сдачи будут от 30 до 50 лет находиться в собственности КНР. Иначе говоря, китайцы жестко и последовательно отстаивают свои интересы [6].

Реализация проекта «Новый шелковый путь» уже сейчас вызывает определенные опасения, поскольку увеличивается дисбаланс в товарообороте: белорусский экспорт в КНР снижается, китайский в Беларусь стремительно растет. Так, за 2016 год товарооборот (без учета услуг) Беларуси и материкового Китая составил 2 583,1 млн дол. США, объем белорусского экспорта — 468,2 млн, импорта — 2 114,9 млн. Через Беларусь контейнерами по железнодорожному маршруту из Китая в Европу уже перевезены несколько десятков миллионов тонн различных грузов, но эти контейнеры возвращаются обратно в КНР пустыми, груз в обратном направлении искать очень тяжело, хотя можно было бы транспортировать ими к нам белорусскую продукцию.

Есть еще один момент, на который обращают внимание эксперты: когда проект Шелкового пути наберет обороты, он создаст проблемы и для российского, и для белорусского бизнеса. Ему придется еще жестче конкурировать с китайскими товарами в России, на евразийском рынке и на рынках Центральной Азии и Северной Африки.

Китай очень строго следит за соблюдением своих интересов, он не собирается выступать «благотворителем» в отношениях с другими странами, поэтому проработанность проектов является одним из ключевых критериев для вложений в любой стране. Складывающаяся ситуация в экономике КНР будет заставлять Пекин все более строго подходить к оценке и отбору коммерческих проектов за рубежом. Здесь надо четко осознать, что одна из главных целей инициативы «один пояс — одна дорога» — это развитие центральных и западных регионов Китая, т. е. китайская инициатива направлена не столько вовне, сколько внутрь самой китайской экономики и китайского общества [7].

Сегодня направление «Китай—Европа—Китай», по которому идет грузовой поток транзитом по территории Евразийского экономического союза, в том числе по Беларуси, и дальше в Европу является самым динамично развивающимся и экономически привлекательным для транспортного бизнеса. Но надо понимать, что транзитные перевозки приносят прибыль только тем регионам, где происходит перевалка с одного вида транспорта на другой, например, с железнодорожного на морской. Если же по территории будут «пролетать» контейнерные поезда, то страна получит деньги за использование своей инфраструктуры. Сам по себе транспорт

никому не принесит выгоды. Должна быть добавленная стоимость, должна происходить «досборка» товаров, следующих из Китая.

Уже сейчас эксперты утверждают, что эффективность реализации проекта на каждом отрезке «Нового шелкового пути», в каждой стране будет определяться степенью эффективности логистики, конкурировать будут логистические продукты. Именно на отработанность логистических решений все больше внимания обращают китайские партнеры [8].

О недостаточности эффективности развития логистики в Республике Беларусь можно судить по показателям Индекса эффективности логистики LPI (Logistics Performance Index) Всемирного банка. В 2016 году Беларусь заняла 120-е место в списке 160 стран мира, опустившись в сравнении с 2014-м на 21 позицию. По итогам предыдущих исследований наша страна занимала 99-е место (2014), 91-е (2012), 74-е (2007). По показателям «эффективность таможи» Беларусь на 136-м месте, «качество инфраструктуры» — 135-м, «простота организации международных перевозок» — 92-м, «компетенция в логистике» — 125-м, «возможность отслеживания грузов» — 134-м, «соблюдение сроков поставки» — на 96-м месте. Таким образом, несмотря на значительный потенциал развития данной отрасли, белорусская логистическая система по методологии Всемирного банка снизила свою эффективность как по большинству субиндексов, так и итоговому индексу LPI [9].

Исходя из этого, для развития логистики в Беларуси необходимо решить ряд проблем. Прежде всего необходимо создание мультимодальных транспортно-логистических центров, которые обеспечивают скоординированное взаимодействие всех видов транспорта и товароматериальных, сервисных, информационных и финансовых потоков. Создание этих центров выведет логистику на следующий уровень развития, поскольку в данных центрах функционируют 4PL-операторы, которые обеспечивают интеграцию всех компаний, вовлеченных в цепь поставок грузов для заказчика. Сегодня же, по мнению экспертов, Беларусь находится на втором уровне развития логистики, тогда как европейские страны успешно осваивают 3-й и 4-й этапы логистики. В современных условиях в мире появляются и 5PL-провайдеры, которые кроме всех функций 4PL-провайдеров предоставляют также услуги сетевого бизнеса. Следует отметить, что использование услуг 4PL-оператора способствует снижению операционных логистических затрат предприятия до 15% за счет увеличения операционной эффективности и сокращения расходов на поставку посредством полного аутсорсинга логистической системы. Это бы, в свою очередь, позволило решить проблему низкой комплексности предоставляемых логистических услуг: этот показатель оценивается в 25% по республике против 73% по странам Европейского союза, 72 функции логистического центра в соответствии с белорусскими нормами при наличии более чем 770 функций в мировой практике логистического процесса.

Проблемы в развитии логистики не ограничиваются вышеперечисленными, логистика является сложной и многогранной деятельностью, которая постоянно развивается, испытывая на себе влияние принципиально новых технологий со стороны других сфер экономики. В ответ на это в самой логистике расширяется сфера применения новых технологий, таких как, например, интегрированного управления цепями поставок.

**Заключение.** Решить поставленные временем задачи логистики могут только квалифицированные специалисты по логистике и управлению цепями поставок, обладающие знаниями, умениями и навыками, позволяющими им эффективно решать вопросы управления логистической деятельностью и ключевыми бизнес-процессами в цепях поставок организаций бизнеса. Формирование современных компетенций в логистике становится приоритетным направлением повышения экономической эффективности и устойчивости. Компетенции в сфере логистики сегодня становятся стратегическим ресурсом, требующим высокого уровня подготовки персонала.

#### Список цитируемых источников

1. Логистические издержки в промышленно развитых странах [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [https://www.tudme.org/.. /logisticheskie\\_izderzhki\\_promyshlennno\\_razvityh\\_stranah](https://www.tudme.org/.. /logisticheskie_izderzhki_promyshlennno_razvityh_stranah) . — Дата доступа: 16.09.2017.
2. Отчет об исследовании вопросов создания [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.av.disus.ru /.../1528871-2-otchet-issledovani-voprosov-sozdaniya-torgovologist> . — Дата доступа: 16.09.2017.
3. Республиканская программа развития логистической системы [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.government.by /ru/solutions/2556> . — Дата доступа: 10.10.2017.
4. Проблемы «Нового шелкового пути» из АТР в Европу обсудили на ВЭФ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [www.news1.ru/eef17/2017/09/08/162739/](http://www.news1.ru/eef17/2017/09/08/162739/) . — Дата доступа: 10.10.2017.
5. РИА Новости [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://ria.ru/economy /20170513 /1494227526.html> . — Дата доступа: 11.10.2017.
6. Forbes: новый Шелковый путь станет настоящим поворотным [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.belaruspartisan.org/economic/376993/> . — Дата доступа: 13.10.2017.
7. Эксперты обсудили Новый шелковый путь и будущее [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.fes-russia.org/.../ehksperty-obsudili-novyi-shelkovyi-put-i-budushchee-regional> . — Дата доступа: 11.10.2017.
8. Зеленина, А. Прибалтика, Украина, Казахстан: кого Китай возьмет в «Шелковый путь»? [Электронный ресурс] / А. Зеленина. — Режим доступа: <https://regnum.ru/news/2141544.html> . — Дата доступа: 15.10.2016.
9. По Индексу эффективности логистики LPI Беларусь на 120 месте [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [www.baif.by/Новости](http://www.baif.by/Новости) . — Дата доступа: 01.10.2017.