

Медведева Г.Б.,
Захарченко Л.А.¹

«НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» И РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА БЕЛАРУСИ

Ключевые слова: интеграция, логистика, транзит, транспортно-логистический центр, индустриальный парк, сотрудничество, товарные потоки.

Keywords: integration, logistics, transit, transport and logistics center, industrial park, cooperation, commodity flows.

Стремительно развивающиеся интеграционные взаимоотношения между странами как адаптация к основным мировым закономерностям и трендам научно-технологических и социально-экономических процессов, принимают различные формы. В 2013 году Правительством Китая была выдвинута новая инициатива «Новый Шелковый путь», имеющая глобальный характер и получившая название «Один пояс – один путь». Цель данной инициативы состоит не только в развитии торговых потоков между Азиатско-Тихоокеанского регионом по суше и по морю с Европейским регионом, это глобальный инфраструктурный проект, направленный формирование и продвижение новой модели международного сотрудничества, развитие механизмов и структур взаимодействия между странами и с участием Китая. В основу сотрудничества положены следующие принципы: консультации на равноправной основе; взаимная выгода; гармония и эффективность; деятельность на рыночной основе; баланс и устойчивость.

Для Беларуси с учетом двух основополагающих программных документов – Национальной стратегии устойчивого развития Республики Беларусь на период до 2030 года и Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы – это привлечение прямых иностранных инвестиций в экономику; ускоренное формирование высокотехнологичного сектора, развитие цифровой экономики и информационного общества; развитие транспортно-логистической инфраструктуры; рост и диверсификация экспорта товаров и услуг.

Эффективность участия Беларуси в проекте Китая «Один пояс – один путь» в значительной степени зависит от развития международных грузоперевозок, логистики и обеспечения свободы транзита. В этой связи особенно интересен проект индустриального парка «Великий камень» (создан в 2012 г., площадь 11 247 га, будет действовать до 2062 г.). Это особая экономическая зона, работающая на принципах государственно-частного партнерства и обладающая специальным правовым режимом. С точки зрения логистики месторасположение Парка очень удачное, поскольку он находится на расстоянии 25 км от столицы Беларуси и расположен в непосредственной близости от Национального аэропорта, железной дороги, международной автомагистрали М1Е30, которая на север тянется до Москвы (700 км), а на юг – до Берлина (1100 км). Расстояние до ближайшего морского порта (г. Клайпеда, Литва) составляет 500 км.

«Великий камень» находится под управлением СЗАО «Компания по развитию индустриального парка» (доли белорусской и китайской сторон в уставном фонде Парка 40 и 60% соответственно). Приоритетные направления развития: электроника, биомедицина, тонкая химия, машиностроение и новые материалы. В дальнейшем перечень будет расширяться за счет IT-бизнеса, медиасферы, медицинских услуг и других сегментов. Планируемые рынки – страны СНГ и Евросоюза. Ожидаемый эффект от реализации проекта «Великий камень» до 2020 года должен составить от 2 до 4,6 млрд. долларов. При этом ВВП Республики Беларусь от прироста инвестиций должен вырасти на 0,9–2,0%, экспорт – на 1,5 – 5,2 млрд. долларов в год.

Для резидентов парка созданы льготные условия ведения бизнеса, особенно в части налогового режима. Так, резиденты «Великого камня» освобождены от уплаты налога на прибыль в течение 10 лет с даты возникновения прибыли, последующие 10 лет – 50% ставки (в Беларуси налог на прибыль – 18%). Однако для получения этой льготы резиденту необходим сертификат собственного производства. Земельный налог в парке – 126 долл. в год, в Минском районе – 3150 долл. в год, для резидентов установлена нулевая ставка налогов по дивидендам в течение 5 лет с года начисления и освобождение от уплаты офшорного сбора (предоставлена возможность получения дивидендов без обложения налогами в Беларуси). При этом пониженная ставка налогов по роялти составляет 5% – до 2027 г.

Для резидентов Парка предусмотрена возможность применения процедуры свободной таможенной зоны: возможен ввоз товаров при условии их последующего вывоза, в том числе переработанных товаров за пределы ЕАЭС без уплаты НДС и таможенных пошлин. Товары, произведенные резидентами в рамках свободной таможенной зоны, при реализации в Беларуси освобождены от «ввозного» НДС².

¹ Медведева Гульнара Борангаиевна – к.э.н., доцент, зав. кафедрой экономической теории и логистики, Брестский государственный технический университет. E-mail: medgb@mail.ru

Захарченко Людмила Анатольевна – к.э.н., доцент, Брестский государственный технический университет. E-mail: luda_az@bk.ru

² «Великий камень»: новые возможности для бизнеса. – <http://director.by/home/hot-news/5621-velikij-kamen-novye-vozmozhnosti-dlya-biznesa>

Обороты по реализации большинства работ и услуг, оказываемых резидентам Парка иностранными компаниями, также освобождены от НДС: аудиторские, консультационные, маркетинговые, юридические, инжиниринговые, рекламные и др. При этом сохранены прежние льготы: пониженная ставка подоходного налога для работников «Великого камня» 9% (вместо общеустановленных 13%), возможность уплаты взносов в ФСЗН исходя из размера средней зарплаты по стране (вместо общеустановленных не более 5 средних зарплат).

При этом в Парке взносы в ФСЗН не уплачиваются за иностранцев. В сфере валютного регулирования на резидентов не распространяется законодательство о регулировании внешнеторговых операций, в том числе требования по срокам завершения.

Предлагается расширить перечень преференций в области таможенных платежей, безвизового режима, освобождение резидентов от НДС на землю и некоторые другие¹.

По оценкам экспертов рентабельность проектов в «Великом камне» со средним размером инвестиций может превысить более 20%, а в условиях общего налогового режима около 15–18%. В целом темпы развития Парка впечатляют, о чём свидетельствует статистика².

Таблица 1

Показатели работы индустриального парка «Великий камень» за 2016–2017 гг.

Показатели	2016 г.	2017 г.	2017 г. по отношению к 2016 г., %
Количество действующих резидентов на конец отчетного периода	8	17	212,5
Среднесписочная численность работников, человек	225	368	163,6
Выручка от реализации продукции (товаров, услуг), млн. руб. (1 долл. = 2 руб.)	113,3	135,8	119,9
Чистая прибыль, убыток, млн. руб.	3,2	3,5	110,7
Объем производства промышленной продукции, работ, услуг промышленного характера в фактических ценах, млн. руб.	11,4	23,2	204,1
Экспорт товаров, млн. долл.	2,2	5,1	230,3
Импорт товаров, млн. долл.	35,6	24,0	67,4

Что может дать парк «Великий камень» в частности и проект «Новый шёлковый путь» вообще для развития логистики в Беларуси?

Во-первых, это возможность создать транспортно-логистическую инфраструктуру мирового уровня и во-вторых, развитие транзитной логистики. Необходимо отметить, что появление идеи «Нового шёлкового пути» во многом обусловлено возникающим противоречием между невысоким уровнем развития инфраструктуры территорий, которые вовлечены в этот проект и растущими темпами роста интеграционного взаимодействия стран Юго-Восточной Азии и Европы. По данным мировой статистики Китай занимает первое место в географической структуре мирового экспорта 14,5% (2,26 трлн. долл.) В 2015 г. объем экспорта из стран ЕС в Китай составил 188,8 млрд. долл., в 2017 – 221,4 млрд. долл. (+17,3%), объем импорта в страны ЕС из Китая соответственно: в 2015 г. – 388,9 млрд. долл., в 2017 г. – 421,755 млрд. долл. (+8,45%)³.

Эффективность реализации проекта на каждом отрезке «Нового Шёлкового пути» в каждой стране будет определяться степенью эффективности логистики, конкурировать будут логистические продукты. Именно на отработанность логистических решений все больше внимания обращают китайские партнеры. Поэтому в логистике высокого уровня развития заинтересованы все страны.

Таблица 2

Субиндексы LPI Всемирного банка 2012 и 2018 гг.

Субиндекс эффективности логистики	2012 год		2018 год	
	оценка	ранг	оценка	ранг
1	2	3	4	5
Таможня	2,24	121	2,35	112
Инфраструктура	2,78	65	2,44	92
Международные отправления	2,58	107	2,31	134
Логистические компетенции	2,65	89	2,64	85
Отслеживание прохождения грузов	2,58	98	2,54	109
Своевременность доставки	2,87	114	3,18	78

О проблемах, существующих в логистической системе Беларуси, свидетельствуют относительно слабые позиции страны в Индексе эффективности логистики Всемирного банка. По сравнению с предыдущей версией рейтинга Беларусь в 2018 году поднялась на 17 позиций с 120 места в 2016 г. на 103 место среди 167 стран. По агрегированному индексу LPI, который объединяет четыре последних издания (2012, 2014, 2016, 2018 гг.) Беларусь заняла 110 место.

¹ Индустриальный парк «Великий камень»: инвестиционные возможности на Экономическом поясе Шелкового пути. – http://serbia.mfa.gov.by/docs/great_stone_n_n_n_2017.pdf

² Основные показатели деятельности резидентов Китайско-Белорусского индустриального парка «Великий камень». – <http://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/osobyie-ekonomicheskie-zony/operativnye-dannye...>

³ Статистика международной торговли. – http://data.trendeconomy.ru/dataviewer/trade/statistics/commodity_h2

Для сравнения по странам ЕЭАС: Казахстан занимает 77 место, Российская Федерация – 85 место, Армения – 116 место, Киргизская Республика – 132 место. По совокупности субиндикаторов Беларусь по агрегированному индексу LPI набрала 2,54 балла, что составляет 60,6% от лучшего результата (Германия 4,19 балла). В целом наблюдается положительная динамика, но ниже приводится информация по субиндексам эффективности логистики Всемирного банка в Беларуси за 2012 и 2018 гг., которая даёт возможность более углубленно понять развитие отдельных элементов логистики в стране с момента создания индустриального парка «Великий камень» и сделать соответствующие выводы¹.

Как видно из представленных данных, по трём из шести индексов Беларусь ухудшила свои позиции, в том числе и по инфраструктуре (качество инфраструктуры, связанной с торговлей и транспортом: порты, дороги, информационное обеспечение и т.д.). Прежде всего, проблема связана с несовершенством имеющихся логистических центров.

По состоянию на 30 сентября 2018 г. в Республике Беларусь функционируют 48 логистических центров, но только 3 субъекта хозяйствования прошли сертификацию деятельности на соответствие СТБ 2306-2013, а значит, их можно отнести к категории «логистический центр».

Самыми привлекательными регионами для строительства логистических центров является Минский (36 из 48 логистических центров) и Брестский (6 центров) регионы. Через оба региона проходят II и/или IX трансъевропейский транспортный коридор. 16 действующих логистических центров располагают на своей территории складами временного хранения и таможенными складами, но только 12 имеют пункты таможенного оформления. 9 логистических центров являются мультимодальными, т.е. имеют подъездные пути для двух и более видов транспорта. Большинство наших логистических центров ориентированы только на один вид транспорта – автомобильный. Биржевыми складами располагают 3 логистических центра.

Внешнеторговые грузопотоки обрабатывают 11 транспортно-логистических центров, 8 – специализируются на оказании услуг уровня логистического оператора, 6 – располагают низкотемпературными складами, 3 – современными контейнерными терминалами. Преимущественно сдают площади в аренду 9 логистических центров.

По оценкам экспертов по состоянию на 30 сентября 2018 г. общая площадь крытых складских площадей класса «А» составляет более 812 тыс. м², из них склады общего пользования составляют 653 тыс. м², склады временного хранения и таможенные склады – 107 тыс. м², низкотемпературные склады и склады холодильники – 52 тыс. м². Площадь современных контейнерных терминалов составляет более 150 тыс. м². Для сравнения, площади складов класса «А» и «В» в районе Варшавы составляют около 2,6 млн. м². Совокупная же площадь логистических центров, представленных в Польше, превышает 9 млн. м².

Ещё одна серьезная проблема – преимущественное развитие 2PL логистики. На нашем рынке логистических услуг отсутствуют 4PL-операторы, да и количество 3PL-операторов не достаточно для быстрого роста логистики. В основном логистические центры оказываются 15 видов услуг, хотя стандартом запланированы 88, в Германии, для сравнения, 70, а в Японии – 110 услуг. Сегодня нужны комплексные услуги, а не просто транспортные или складские, необходимо развивать инфраструктуру этих центров за счет активного использования диагностических станций, станций техобслуживания, таможенного оформления и других составляющих.

Таким образом, в Беларуси наблюдается явный недостаток развития логистической инфраструктуры, качества и комплексности логистических услуг.

Во-вторых, развитие транзитной логистики – главное направление развития логистического сектора в Беларуси. Сейчас в стране действуют 59 двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении с 44 странами, 45 международных договоров о воздушном сообщении, 13 – о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта, 7 – по водному транспорту, а также транзиту грузов с использованием портов. Согласно плану расширения трансъевропейских транспортных сетей (TEN-T) ЕС, транспортная сеть Беларуси является частью северной и центральной осей. Три европейских коридора заходят в Беларусь: II – Берлин – Москва, IX (порты Черного моря, Киев – Минск – балтийские государства, или Санкт-Петербург – Хельсинки), IXB на Калининград/Клайпеду через Минск/Вильнюс, – и имеют значительный транзитный потенциал. Движение по транзитным коридорам через территорию Беларуси осуществляется с востока на запад и с севера на юг (и наоборот). Но учитывая, что транзитный потенциал стран ЕАЭС прогнозируется к 2020 году 400 млн. тонн (сейчас 220 млн. тонн), а грузопоток Китай – ЕС через территорию Беларуси имеет очень высокие темпы роста (за пять лет объем перевозок увеличился в 28 раз: с 2,5 тыс. ДФЭ в 2011 г. до 70,7 тыс. ДФЭ в 2016 г.), то становится очевидным возникновение в перспективе диспропорции между уровнем развития транспортно-логистической инфраструктуры Беларуси и темпами роста потенциальных объемов региональных экономических партнерств³.

Следует отметить, что в Беларуси динамика транзитной перевозки грузов для различных видов транспорта не имеет одной направленности. За период 2011–2017 гг. отрицательная динамика наблюдается среди основных видов транспорта только в железнодорожном транспорте. В 2011 г. объем транзита груза железнодорожного транспорта составил 50 531 тыс. т. в 2017 г. – 39 082 тыс. т., т.е. уменьшился на 22,6%. За тот же период транзит груза автомобиль-

¹ Составлено на основе Глобального рейтинга 2018 LPI. – <https://lpi.worldbank.org/international/global>

² Логистические центры и стоимость ответственного хранения в Беларуси. – <https://transportal.by/news/avto/logisticheskie-centry-i-stoimost-otvetstvennogo-hraneniya-v-belarusi-051018>

³ Турбан Г.В. Международные грузоперевозки и свобода транзита Европейский Союз – Беларусь – Китай // Проблемы сопряжения Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза: Материалы Второго бел.-китайского гуман. научного форума (15–17 июня 2017 года, г. Минск) / Ин-т экономики НАН Беларуси. – Минск: Право и экономика, 2017. – С. 83.

ных перевозок увеличился на 52,3% (с 1871 тыс. т. в 2011 г. до 2849 тыс. т. в 2017 г.), объем перевозок груза воздушным транспортом (международный сообщения) возрос с 9 тыс. т. до 55 тыс. т. соответственно, т.е. почти в 6 раз¹.

На территории Беларуси сформированы направления перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом, около 92% из них являются экспортными или импортными грузами Российской Федерации и Республики Казахстан. В 2011–2013 гг. доходы от транзита имели тенденцию к росту, но с 2014 года под влиянием негативных внешних геополитических и экономических факторов финансовые поступления от транзита стали снижаться и пока тенденция сохраняется. Однако она может быть преодолена за счет положительной динамики контейнерных перевозок между ЕС и Китаем по железным дорогам Беларуси. В настоящее время через территорию Республики Беларусь курсируют 15 контейнерных поездов по направлению Китай – страны Европейского союза. При условии, что будут преодолены нетарифные барьеры (недостаточная пропускная мощность приграничной инфраструктуры Польши, сложность административно-правовых процедур стран ЕАЭС и другие), транзитная составляющая железнодорожного транспорта и его роль в формировании доходов государства будет возрастать.

Индустриальный парк «Великий камень» интересен для евроазиатской интеграции, прежде всего, с точки зрения логистическо-транспортной инфраструктуры и реализации транзитного потенциала Беларуси. Именно логистика, по мнению большинства специалистов, будет являться основным драйвером парка. Сегодня на территории парка идет активное создание «сухого порта» и комплексного логистического центра. Так, крупнейшая логистическая компания Китая China Merchants планирует инвестировать в логистический центр более \$500 млн. до 2020 года. В октябре текущего года здесь уже открылся новый пункт таможенного оформления Минской региональной таможни. В перспективе планируется железнодорожный терминал, который станет частью маршрута Китай – Европа с прямым выходом в порт Клайпеды, предоставление широкого перечня логистических услуг по принципу «одна станция» и обслуживание не менее 20 000 автомобилей в год. Сейчас общая площадь таможенного склада и склада временного хранения почти 10 000 м², однако со временем пункт таможенного оформления будет расширяться. Уже началась работа над перспективными проектами по расширению складской инфраструктуры, логистической зоны парка, строительству роботизированного терминала площадью 15 000 м² для обработки экспресс-грузов и почтовых отправок, а также строительству фармакологического логистического кластера площадью 40 000 м². К 2021 году планируется комплексное освоение территории площадью 850 га., привлечь 100 резидентов, произвести продукцию более чем на 1 млрд. долларов, создать порядка 7 000 дополнительных рабочих мест. В целом здесь будет создан крупнейший логистический субпарк площадью около одного квадратного километра. Он будет оказывать большой комплекс логистических услуг, в том числе складское хранение, обработку грузов, торгово-выставочные услуги. Предполагается здесь и производство товаров. Ожидаемый уровень управления логистикой – не ниже 4PL. Кроме этого ещё раз хочется отметить, что Беларусь является страной-участницей ЕАЭС, продукция предприятий индустриального парка «Великий камень» может экспортироваться на рынки России, Казахстана, Армении, Кыргызстана без таможенных пошлин и экономических ограничений. Сокращение транспортных расходов и сроков перевозки при экспорте товаров за счет близости к соседним европейским странам и использования транспортных коридоров через страны Прибалтики в сочетании с льготным налоговым режимом позволит снизить себестоимость товаров, производимых в индустриальном парке «Великий камень».

Таким образом, индустриальный парк «Великий камень» в перспективе должен заработать как опорный транспортный хаб. Тем самым решается проблема нерационального размещения логистических центров относительно маршрутов основных товарных потоков, поскольку его размещение ориентировано не только железнодорожным или автомобильным, но и авиатранспортом. Его функционирование позволит решить проблемы обработки на приграничных территориях входящих в ЕАЭС контейнерных и иных грузов (из Китая и стран ЕС), их дальнейшая дистрибуция железнодорожным или автомобильным транспортом; аккумуляция контейнерных грузов с возможностью их дальнейшего экспорта по оси Китай – ЕАЭС – ЕС.

Эффективное развитие логистической системы Беларуси является комплексной задачей, решение которой возможно при выполнении нескольких условий: модернизация логистической инфраструктуры, средств механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных работ; предоставление максимально полного комплекса логистических услуг; организация комплексного логистического обслуживания на основе единого договора на оказание услуг; унификация и единообразие документов, необходимых для осуществления транспортно-логистической деятельности.

¹ Транспорт и связь в Республике Беларусь // Статистический сборник / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. 2018. – С. 41.