

%20russia/digital-russia-report.ashx – Дата доступа: 07.01.2022.

13. Глухов, В. В. Стратегическое управление промышленными экосистемами на основе платформенной концепции / В. В. Глухов, А. В. Бабкин, Е. В. Шкарупета, В. А. Плотников // Экономика и управление. – 2021. – Т. 27, № 10. – С. 751–765.

14. О перечне государственных программ научных исследований на 2021–2025 год [Электронный ресурс] : Постановление Совета Министров Республики Беларусь 27 июля 2020 г. № 438 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2022.

УДК 005.932

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ СТРАН ЕАЭС

член.-корр. НАН Беларуси, докт. экон. наук, профессор **Р. Б. Ивуть**, **А. С. Зиневич**, АТФ БНТУ, г. Минск

Резюме – в статье проведен комплексный анализ процесса развития транспортно-логистических систем стран Евразийского экономического союза в условиях формирования и развития единого рынка транспортных услуг. Определены ключевые показатели анализа, представлены его результаты в условиях мировой пандемии коронавируса. Сформулированы ключевые направления дальнейшего сотрудничества государств-участников ЕАЭС в области транспортной логистики.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз, единый транспортный рынок, транспортно-логистическая система, внешняя торговля, международные автомобильные перевозки грузов, индекс LPI.

Введение. Характерной тенденцией текущего этапа развития мировой народнохозяйственной системы является увеличение роли региональных экономических межгосударственных объединений. Процесс формирования и развития единых рынков в рамках указанных объединений в качестве необходимого условия предполагает решение задачи по обеспечению высокой степени транспортной интеграции. На постсоветском пространстве указанная задача активно решается в рамках функционирования Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Союзного государства Беларуси и России. Оценка достигнутого уровня интеграции и прогнозирование ее дальнейшей динамики актуализирует необходимость анализа функционирования транспортно-логистических систем стран ЕАЭС, проведение которого является целью настоящего исследования.

Основная часть. Эффективная координация деятельности стран-участниц в области устойчивого и поступательного развития транспортной логистики закреплена в разделе «Транспорт» Договора о ЕАЭС и является одним из важнейших целевых ориентиров экономического развития межгосударственного объединения.

Оценка достигнутых результатов в скоординированном развитии транспортно-логистических систем стран ЕАЭС предполагает учет и анализ трех основных групп показателей: динамика внешней торговли транспортными услугами, объемные показатели международных грузовых перевозок по территории стран-участниц объединения, а также экспертная оценка эффективности логистического обслуживания грузовладельцев в рассматриваемых государствах.

Количественные результаты внешней торговли транспортными услугами по странам ЕАЭС за 2019-2020 гг. представлены на рисунке 1.

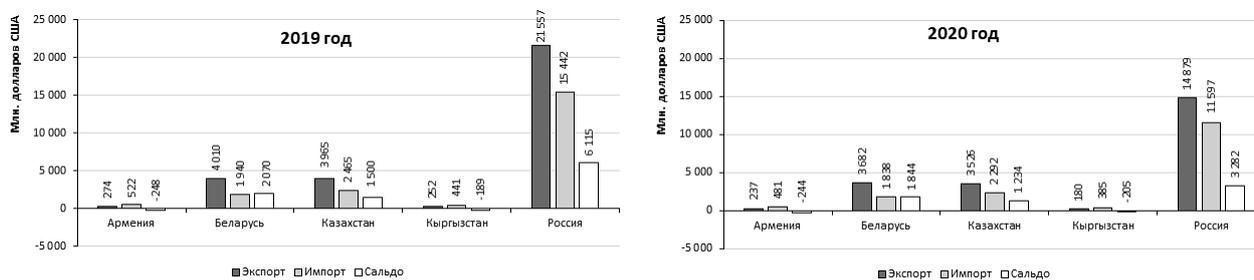


Рисунок 1 – Внешняя торговля транспортными услугами странами-членами ЕАЭС в млн. долларов США, 2019-2020 гг.

Примечание –Источник: [1]

Как следует из данных рисунка, в 2020 году по всем странам ЕАЭС наблюдалось снижение объемов экспорта и импорта транспортных услуг вследствие проявления негативных последствий мировой пандемии коронавирусной инфекции COVID-19. Так, годовое снижение объема экспорта транспортных услуг составило: в Армении – 13,5%, в Беларуси – 8,2%, в Казахстане – 11,1%, в Кыргызстане – 28,6%, в России – 31,0%, в целом по странам ЕАЭС – 25,1%. При этом динамика предыдущих пяти лет развития транспортного рынка объединения (2015-2019 гг.) носила выраженный позитивный характер: суммарный объем экспорта транспортных услуг в

ЕАЭС в 2019 году возрос почти на 28% к уровню 2015 года (при общемировом росте экспорта транспортных услуг на 13% за аналогичный период).

Результаты взаимной трансграничной торговли транспортными услугами между странами ЕАЭС, а также оказания транспортных услуг третьим странам по результатам 2019 года отражены на рисунке 2. На рисунке наглядно показан значительный вклад Российской Федерации в формирование общего объема как экспорта, так и импорта транспортных услуг в ЕАЭС. Более детальное исследование процесса обмена встречными потоками транспортных услуг на основе статистической информации из базы данных ООН Comtrade свидетельствует о том, что все страны ЕАЭС выступают получателями транспортных услуг по импорту, а также оказывают их в большинстве случаев Российской Федерации. Именно Россия является пунктом отправления либо назначения транзитных товаропотоков, перемещаемых в/из стран Европы через территорию Беларуси и в/из Китая и стран Азиатско-Тихоокеанского региона через территорию Казахстана.

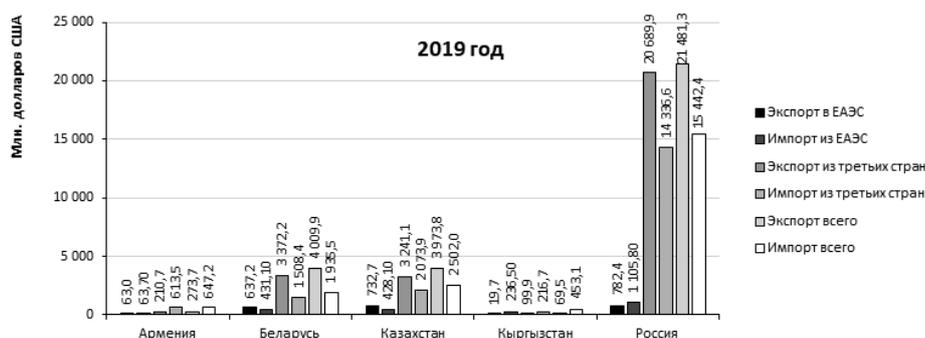


Рисунок 2 – Трансграничная торговля транспортными услугами в ЕАЭС в млн. долларов США, 2019 г.
Примечание –Источник: [1]

Динамика общего объема экспорта транспортных услуг государствами-участниками ЕАЭС за 2015-2020 гг. с выделением доли взаимного экспорта представлена на рисунке 3.

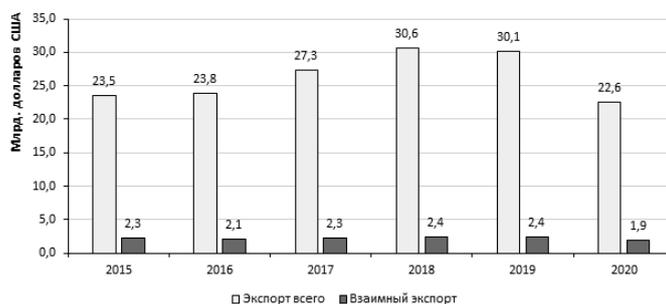


Рисунок 3 – Суммарный экспорт транспортных услуг государствами ЕАЭС, в том числе взаимных, в млрд. долларов США, 2015-2020 гг.

Примечание –Источник: [1]

Как было отмечено выше, последствия мировой пандемии COVID-19 негативно сказались на развитии единого регионального рынка транспортных услуг ЕАЭС: при общем снижении экспорта услуг по транспортировке грузов почти на 25% объем взаимного экспорта по странам объединения снизился с 2,4 млрд. долларов США в 2019 году до 1,9 млрд. долларов США в 2020 году, т.е. почти на 21%. Удельный вес взаимных транспортных услуг в общем объеме их экспорта в ЕАЭС традиционно для данного рынка колеблется около значения 8%. В составе взаимных услуг преобладают услуги перевозчиков Беларуси и Казахстана, оказываемые в отношении Российской Федерации, формируя порядка половины общего объема экспорта транспортных услуг.

Важной задачей при функционировании транспортно-логистических систем на едином рынке ЕАЭС является организация и осуществление международных грузовых перевозок.

Для Республики Беларусь приоритетность развития сферы международных автомобильных перевозок грузов во многом связана с обеспечением значительных поступлений валютных средств в бюджет страны в ходе реализации данного вида экономической деятельности. Вопреки негативным изменениям рыночной конъюнктуры, в Беларуси по итогам 2020 года сохранился (хотя и существенно замедлился – до плюс 0,7% в год) прирост объема экспорта услуг грузового автомобильного транспорта, составившего 1 391,5 млн. долларов США (рисунок 4).

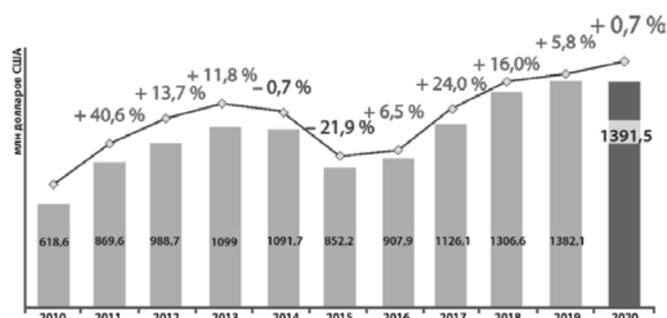


Рисунок 4 – Экспорт услуг по транспортировке грузов автомобильным транспортом в Беларуси в млн. долларов США, 2010-2020 гг.

Примечание –Источник: [2]

По итогам десяти лет развития рынка годовой объем экспорта услуг грузового автотранспорта увеличился более чем в 2 раза к уровню 2010 года до 1 391,5 млн. долларов США в 2020 году. Следует отметить, что вклад грузовых перевозок в формирование общего объема экспорта услуг автомобильного транспорта в стране носит преобладающий характер (к примеру, по итогам 2019 года – 93% [3, с. 250]).

По результатам анализа статистических данных, представленных экспертами Ассоциации «БАМАП» (таблица 1), динамика состояния рынка международной транспортировки грузов автотранспортом в Беларуси за 2016-2020 гг. имеет в целом позитивный характер.

Таблица 1 – Показатели деятельности международных автомобильных перевозчиков в Беларуси

Показатель	2015 год	2020 год
Экспортные поступления по международному грузовому автотранспорту, млн. долларов США	852,2	1 391,5
Выручка международных автоперевозчиков от транспортировки грузов, млн. рублей	1 367,2	2 963,1
Количество перевозок грузов в международном сообщении, поездок	713 811	1 045 037
Объем перевезенных грузов в международном сообщении, млн. тонн	11,3	16,2
Грузооборот международного автотранспорта, млрд. тонно-километров	16,7	21,6
Количество грузовых автомобилей, осуществляющих международные перевозки грузов, единиц	15 692	19 815
Среднесписочная численность работников на международных автомобильных перевозках, человек	27 954	32 003
В том числе: среднесписочная численность водителей, человек	18 981	22 054

Примечание –Источник: [2]

В развитии рынка за отчетную пятилетку произошли следующие изменения:

- экспортные поступления от международных автомобильных грузоперевозок возросли в 1,6 раза;
- объем выручки международных автоперевозчиков республики вырос почти в 2,2 раза;
- годовое количество поездок международного грузового автотранспорта возросло в 1,46 раза;
- годовые объем перевозок и транспортная работа по международным грузовым автоперевозкам увеличились соответственно в 1,4 и 1,3 раза;
- парк подвижного состава международного автомобильного транспорта республики увеличился в 1,26 раза;
- среднесписочное количество работников сферы международных автоперевозок возросло на 14,5%, а численность водителей, занятых на международных автоперевозках, – на 16,2%.

В Российской Федерации рынок международных автомобильных перевозок грузов в 2020-2021 гг. развивался в соответствии с общемировой тенденцией спада вследствие пандемии. Снижение общего объема международной транспортировки грузов в России в 2020 году к уровню 2019 года отражено на рисунке 5.

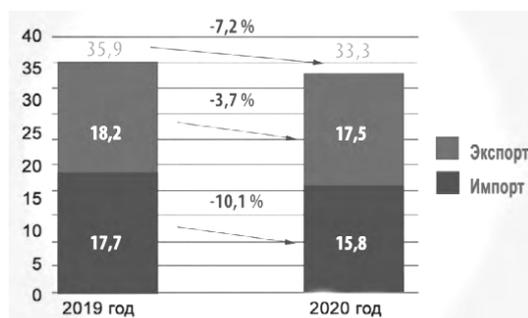


Рисунок 5 – Объем российского рынка международных автомобильных перевозок грузов в млн. тонн, 2019-2020 гг.

Примечание –Источник: [4]

По итогам 2020 года общий объем международных автоперевозок грузов в России снизился в целом на 7,2% к уровню 2019 года – с 35,9 до 33,3 млн. тонн. Снижение объема экспорта транспортных услуг составило 3,7%,

импорта – 10,7%. Экспортные перевозки формируют более половины общего объема международной транспортировки. В структуре общего объема международных грузоперевозок в 2020 году в России доля российских перевозчиков составила 46,1% (увеличившись к уровню 2019 года), зарубежных паритетных перевозчиков – 43,3%, предприятий третьих стран – 10,6% [4]. На рисунке 6 представлены основные направления перевозок на российском рынке в 2020 году.

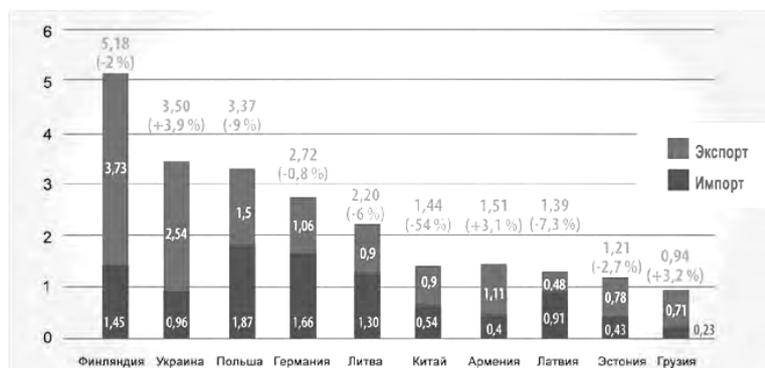


Рисунок 6 – Основные направления международных автоперевозок грузов на российском рынке в млн. тонн, 2020 г. (динамика к уровню 2019 г.)

Примечание –Источник: [4]

В 2020 году преобладающими направлениями международной транспортировки грузов на рынке Российской Федерации выступали Финляндия, Украина, Польша, Германия и Литва.

В сравнении с зарубежными странами на российском рынке наблюдались некоторые позитивные тенденции: к примеру, объем экспорта транспортных услуг превышает объем их импорта. В первой половине 2021 года транспортными компаниями России были отмечены рост спроса на услуги по перевозке грузов, увеличение выпуска в рейс автотранспортных средств, рост тарифов. В последнем случае определяющим фактором выступило подорожание топлива и запасных частей для текущего ремонта, что в конечном итоге привело к повышению себестоимости перевозок [5].

В *Казахстане* в течение 2017-2020 гг. автотранспортные компании-перевозчики снизили объемы перевозок грузов на 9,4%. При этом иностранные автомобильные перевозчики из третьих стран за указанный период увеличили свой грузооборот через Казахстан в международном сообщении 59% [6]. Имеющаяся статистическая информация о развитии грузовых автомобильных перевозок в стране по всем видам сообщения (внутреннее и международное) свидетельствует о том, что в 2016-2019 гг. объем грузовых автоперевозок в Казахстане возрос с 3,18 млрд. тонн до 3,55 млрд. тонн, или на 11,6% [7]. К числу факторов, обуславливающих указанную позитивную динамику, следует отметить меры по модернизации магистральной сети автомобильных дорог, переориентацию транзитных грузопотоков с альтернативных маршрутов на территорию страны, а также развитие внутреннего производства. По итогам 2020 года карантинные меры, связанные с предотвращением распространения коронавирусной инфекции COVID-19, привели к снижению общего объема автомобильных грузоперевозок в Казахстане до 3,29 млрд. тонн, или на 7,4% к уровню 2019 года. Оптимистический сценарий дальнейшего развития рынка автомобильных перевозок в Казахстане при условии улучшения эпидемиологической и экономической ситуации в регионе предполагает прогнозный рост объема грузовых перевозок в стране на 1,2-1,9% ежегодно [7].

Завершающий этап анализа развития транспортно-логистических систем стран ЕАЭС в условиях становления единого транспортного рынка связан с исследованием существующих экспертных оценок эффективности логистической деятельности в государствах объединения. «Одним из источников подобных оценок выступает международный рейтинг *Индекс эффективности логистики (LPI)*. Результаты исследований LPI публикуются с установленной периодичностью с 2007 г. и основываются на методологии, разработанной экспертами Всемирного банка и университета города Турку. В основу расчетов LPI заложены результаты опросов международных, национальных и региональных логистических и складских операторов, транспортно-экспедиционных компаний» [8]. На сегодня опубликованы отчеты о международном рейтинге LPI за 2007, 2010, 2012, 2014, 2016 и 2018 годы. Дальнейшее проведение рейтинга было временно приостановлено из-за пандемии. Балльные оценки стран-участниц ЕАЭС в рейтингах LPI за 2007-2018 гг. представлены на рисунке 7.

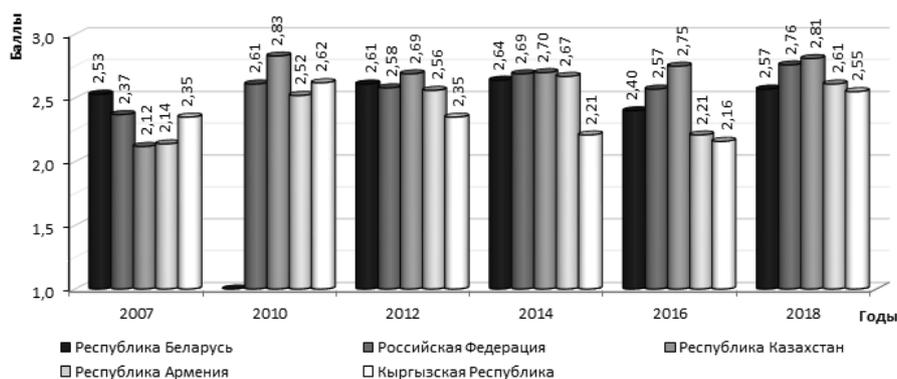


Рисунок 7 – Значения итогового индекса LPI по странам ЕАЭС, 2007-2018 гг. (пятибалльная шкала)

Примечание –Источник: [8; 9]

В исследовании Всемирного банка за 2018 год региональным лидером в ЕАЭС по развитию логистической деятельности в пятый раз выступил Казахстан – обобщающий индекс 2,81 балла. Для сравнения позиция Беларуси из пяти рассматриваемых стран по обобщенной балльной оценке LPI менялась за 12 лет следующим образом: 2007 г. – первая, 2010 г. – оценка не проводилась, 2012 г. – вторая, 2014 г. – четвертая, 2016 г. – третья и 2018 г. – четвертая позиция. Динамика мест, занимаемых государствами-членами ЕАЭС в общемировом зачете LPI в рейтингах 2007-2018 гг. отражена в таблице 2.

Таблица 2 – Места государств-членов ЕАЭС в общемировом рейтинге LPI

Страна	Места в рейтинге LPI по годам					
	2007	2010	2012	2014	2016	2018
Республика Беларусь	74	–	91 ↓	99 ↓	120 ↓	103 ↑
Российская Федерация	99	94 ↑	95 ↓	90 ↑	99 ↓	75 ↑
Республика Казахстан	133	62 ↑	86 ↓	88 ↓	77 ↑	71 ↑
Республика Армения	131	111 ↑	100 ↑	92 ↑	141 ↓	92 ↑
Кыргызская Республика	103	91 ↑	130 ↓	149 ↓	146 ↑	108 ↑

Примечание: ↑ – улучшение позиции в рейтинге, ↓ – ухудшение позиции в рейтинге.

Примечание –Источник: [8; 9]

В наибольшее степени изменения позиции LPI затронули Республику Казахстан: рост до 62 места рейтинга в 2010 году, последующее снижение до 86 и 88 места в 2012-2014 гг., вновь улучшение позиции до 77 и 71 места в 2016-2018 гг. Следует отметить, что «сами эксперты Всемирного банка не могут аргументированно объяснить причины столь резких изменений в рейтинге» [8].

Методология рейтинга LPI предполагает учет и анализ эффективности логистической деятельности в странах мира по 6 оценочным критериям-субиндексам. «Сравнение значений субиндексов LPI по Республике Беларусь, Российской Федерации и Республике Казахстан играет важную роль в силу наиболее тесного экономического взаимодействия между указанными тремя странами» [8]. Результаты указанного сопоставления по данным рейтинга 2018 года приведены в форме лепестковой диаграммы на рисунке 8.

В 2018 году Беларусь среди трех рассматриваемых стран получила вторую позицию только по одному критерию – «качество и компетентность услуг», обойдя лидера логистического рынка ЕАЭС – Казахстан. По остальным субиндексам в республике сохраняется отставание от России и Казахстана.

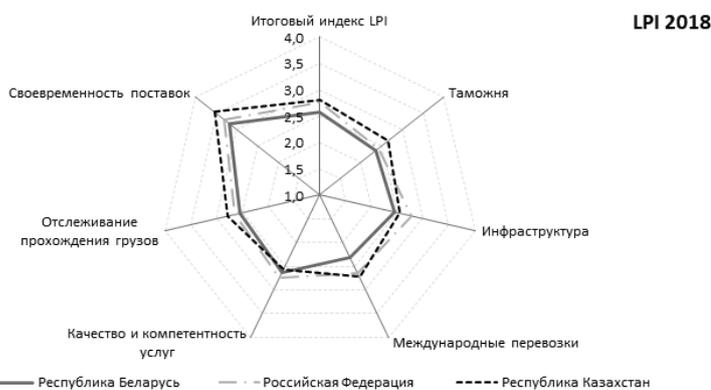


Рисунок 8 – Значения итогового индекса и субиндексов рейтинга LPI 2018 г. для Беларуси, России и Казахстана (пятибалльная шкала)

Примечание –Источник: [8; 9]

Заключение. Дальнейшие меры по развитию единого транспортного рынка в ЕАЭС предполагают следующие ключевые шаги, затрагивающие функционирование транспортно-логистических систем стран-участниц межгосударственного объединения:

- продолжение процесса гармонизации законодательства и унификации нормативных требований к осуществлению транспортно-логистической деятельности;
- введение безразрешительного принципа выполнения международных автомобильных перевозок в рамках Союзного государства Беларуси и России;
- устранение существующих барьеров нормативного, технологического и экономического характера в сфере транспортной политики государств ЕАЭС;
- либерализация требований к организации и осуществлению каботажных автомобильных перевозок грузов;
- продолжение процесса модернизации транспортной и логистической инфраструктуры трансъевропейских транспортных коридоров, участки которых проходят по территориям стран ЕАЭС;
- развитие научно-технического и практического сотрудничества в области развития транспортной логистики и цифровизации международных цепей поставок;
- совершенствование и унификация систем подготовки кадров в сфере транспортной логистики.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Господарик, Е. Перспективы экспорта транспортных услуг в ЕАЭС / Е. Господарик, А. Королева // Банковский вестник. – 2021. – № 4. – С. 65-72.
2. Луцевич, А. Курс устойчив / А. Луцевич // Транспорт & Транзит. – 2021. – № 2. – С. 12-15.
3. Ивуть, Р. Б. Логистика: учебное пособие для студентов / Р. Б. Ивуть. – Минск : БНТУ, 2021. – 462 с.
4. Луцевич, А. Не густо, да не пусто / А. Луцевич // Транспорт & Транзит. – 2021. – № 1. – С. 28-29.
5. Кауфман, Е. Кому на Руси жить хорошо / Е. Кауфман // Транспорт & Транзит. – 2021. – № 3. – С. 36-38.
6. Луцевич, А. Утильсбор всему помеха / А. Луцевич // Транспорт & Транзит. – 2021. – № 3. – С. 40-41.
7. В 2020 г. объем автомобильных грузоперевозок в Казахстане сократился на 7,4% до 3,29 млрд. тонн // РБК Магазин исследований [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://marketing.rbc.ru/articles/12362/>. – Дата доступа: 20.02.2022.
8. Зиневиц, А. С. Текущее состояние и перспективы развития национальной транспортно-логистической системы Республики Беларусь / А. С. Зиневиц, Р. Б. Ивуть // Перспективы развития транспортного комплекса : материалы II Междунар. заоч. науч.-практ. конф. – Минск : БелНИИТ «Транстехника», 2016. – С. 202-209.
9. Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy // The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank [Electronic resource]. – Mode of access: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>. – Date of access: 20.02.2022.

УДК 336.763.3 + 338.47:330.322.2

ПОЛЕССКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР КАК ИНСТРУМЕНТ ЕВРАЗИЙСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

соискатель **И.В. Капкин,**

Академия управления при Президенте Республики Беларусь, г. Минск

Резюме – в статье предложено впервые в Беларуси реализовать механизм привлечения инвестиций в инфраструктуру через инфраструктурные облигации. Дана характеристика текущему состоянию транспортной инфраструктуры Республики Беларусь. Приведена оценка потребности экономики Республики во вложениях в транспортную инфраструктуру. Обоснованы выгоды создания нового транспортного коридора в Полесье и привлечения для его реализации инфраструктурных инвестиций при помощи облигационных займов. Рассчитана потребность в инвестициях для запуска первого этапа реализации проекта Полесского транспортного коридора.

Ключевые слова: транспорт, транспортный коридор, инвестиции, инфраструктура, облигации, инфраструктурные облигации.

Введение. Для развития национальной экономики жизненно необходимо поддержание транспортной инфраструктуры на должном уровне, ее эффективное использование, а также поступательное развитие.

Республика Беларусь имеет развитую транспортную инфраструктуру, в то же время имеется немалый потенциал привлечения инфраструктурных инвестиций, реализация которого приведет к увеличению конкурентоспособности экономики, повышению темпов ее развития и росту уровня жизни населения.

Одним из наиболее перспективных механизмов привлечения инвестиций в инфраструктуру являются облигационные займы.

Основная часть. Республика Беларусь обладает развитым комплексом транспортной инфраструктуры. В таблице 1 приведены данные по протяженности путей сообщения по разным видам транспорта.