

Так на территории Республики Беларусь расположено всего лишь 550 отечественных АЗС (67,3 % от их общего количества), которым приходится конкурировать с 265 зарубежными АЗС. Основными конкурентными преимуществами отечественных АЗС являются:

- увеличение числа точек реализации продуктов нефтепереработки и объектов сервиса;
- повышение качества белорусских нефтепродуктов;
- реализация брендовых видов топлива в Республике Беларусь;
- формирование и обновление фирменного стиля, маркетинговая активность и разработка перспективных проектов.

Относительно внешних рынков можно выделить ряд задач в целях повышению эффективности экспорта белорусских нефтепродуктов:

- увеличение доли светлых нефтепродуктов, что даст возможность получить большую стоимости экспортной корзины. В этих целях провести модернизацию белорусских НПЗ;
- сделать приоритетными рынки близлежащих стран с учетом сезонных продаж;
- при реализации на рынки дальнего зарубежья необходимо осуществлять поставки непосредственно конечному потребителю.

Стратегия развития ЦСС.

Данная стратегия нацелена на углубление переработки нефти, повышение технического уровня отечественных НПЗ, обеспечивая тем самым максимальную отдачу от входящих ресурсов и, следовательно, максимизацию добавленной стоимости в исследуемой отрасли.

Таким образом, нами сформулированы две стратегии интеграции ЦСС топливной и нефтехимической промышленности Республики Беларусь: изменение цепочки создания стоимости путем ее продления, что может быть выражено в форме интеграции «назад» и интеграции «вперед»; изменение цепочки создания стоимости путем ее развития.

Литература

1. Состоялась пресс-конференция председателя концерна Игоря Ляшенко «О развитии нефтехимического комплекса Республики Беларусь» [Электронный ресурс] / Белорусский государственный концерн по нефти и химии. – Режим доступа: <http://www.belneftekhim.by/press/news/d71409f0fc2bd647.html>. – Дата доступа: 06.07.2015.

2. Фотин, С. С. Проблемы формирования цепочек производства товаров с высокой добавленной стоимостью в промышленности России / С. С. Фотин // Вопросы экономики и права. – 2013. – № 3. – С. 25–29

УДК 005.932(476)

РАЗВИТИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В КОНТЕКСТЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА «НОВЫЙ ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ»

А.С. Зиневич

Белорусский национальный технический университет

e-mail: atfeco@tut.by

Summary. *In the article the prospects of the Belarusian national transport-logistical system's development are analysed in connection with the country's participation in the international project of the New Silk Road creation.*

В настоящее время выгодное экономико-географическое и геополитическое положение Республики Беларусь на пути между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности Европы и Азии предопределяет её роль как ключевого связующего звена

в создании новой системы транспортных связей на Евроазиатском континенте, ориентированной на взаимовыгодное сотрудничество [1]. Проходящие по территории Беларуси два международных транспортных коридора под номерами II и IX, а также формирование общей границы стран Таможенного союза ЕАЭС предопределяют повышение значимости транзитного потенциала национальной транспортно-логистической системы республики.

Ключевым элементом логистической инфраструктуры Беларуси выступает сеть логистических центров различной функциональности и специализации. С работой указанных объектов связаны определённые перспективы увеличения спроса на логистические услуги, в том числе со стороны транзитных грузоперевозчиков. В настоящее время общее число логистических центров в республике составляет 39, среди которых 20 построены в рамках государственной программы. По форме собственности 11 объектов являются государственными, остальные созданы за счёт средств инвесторов. 11 транспортно-логистических центров также располагают складами временного хранения, таможенными складами и пунктами таможенного оформления, а 8 логистических центров имеют статус мультимодальных.

По итогам 2015 г. объём оказанных логистических услуг в Беларуси составил 77,87 млн. долларов США, в том числе транспортно-логистическими центрами – 56,65 млн. (72,7% общего объёма услуг), оптово- и торгово-логистическими центрами – 9,16 млн. долларов США (11,8%), логистическими операторами на арендованных структурных элементах логистического центра – 7,87 млн. (10,1%), логистическими операторами на складах и других объектах – 4,19 млн. (5,4%) Доходы от оказания логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории Беларуси составили 23,25 млн. долларов США [2].

Исторически сложилось, что Беларусь в силу выгодности геоэкономического расположения и компактности территории призвана играть роль стратегически важного международного транспортно-логистического узла в Евразийском регионе. Транзитный и логистический потенциал страны выступает важнейшим ресурсом её национальной экономики [1]. В настоящее время среди перспектив развития национальной транспортно-логистической системы страны приоритетным направлением выступает участие в проекте по реализации концепции «Один пояс, один путь» («Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века»). Этот масштабный глобальный проект призван соединить Китай со странами Европы, в том числе путём создания автомобильных и железнодорожных трасс, а также современных объектов логистической инфраструктуры. Проект нацелен на интеграцию трёх основных торговых блоков континента: Европейского союза, ЕАЭС и стран юго-восточного азиатского региона (Китай, Япония, Южная Корея). Кроме того, важной задачей проекта выступает активное включение в процессы мировой торговли стран Африки и Центральной Азии, за счёт переориентации потоков экспорта товаров и капитала.

Участие Беларуси в сухопутной части проекта в рамках экономического сотрудничества с Китаем имеет приоритетное значение на высшем государственном уровне. Директивой Президента Республики Беларусь №5 «О развитии двусторонних отношений Республики Беларусь с Китайской Народной Республикой» закреплены основные направления сотрудничества, предполагающие развитие отношений всестороннего стратегического партнёрства, отвечающих долгосрочным интересам республики, укреплению её международных позиций. Для Беларуси это обеспечит стимулирование развития транспортной инфраструктуры, транзита, торговли и промышленности, развитие технологий и культурный обмен [3].

В рамках «Нового Шёлкового пути» Беларуси отводится роль важной узловой платформы на пути формируемого транспортного коридора, работа по развитию которого уже активно ведётся по ряду направлений: созданы межгосударственные структуры, проводятся научные исследования, ведутся работы по модернизации участков коридора. Главной задачей

перед республикой на данном этапе выступает интеграция национальной транспортно-логистической системы в международную логистическую сеть для максимальной реализации потенциала инфраструктуры страны в рамках проекта «Новый шёлковый путь».

Реализация всей сухопутной части проекта «Экономический пояс Шёлкового пути» предполагает создание до нескольких сотен инфраструктурных объектов. На территории Беларуси важнейшим из них призван стать индустриальный парк «Великий Камень». Площадь нового логистического центра в составе парка составит около 94 га. Спектр предоставляемых логистических услуг будет значительно шире, чем у стандартных логистических центров. На территории центра будут предусмотрены площади для контейнерной грузопереработки. В перспективе объект должен стать полноценным «сухим портом». Логистический центр создаётся как многофункциональный и мультимодальный благодаря связи с Национальным аэропортом «Минск», железной дорогой и автомобильной магистралью Москва-Берлин.

По оценкам отечественных экспертов-практиков, реализация эффективных схем доставки в рамках проекта «Новый Шёлковый путь» позволит доставлять грузы из Беларуси в Китай автомобильным транспортом в 3 раза быстрее контейнерных морских перевозок и в 4 раза дешевле авиационных [4]. При этом сроки доставки сокращаются до 12 дней, что почти вдвое быстрее железнодорожной перевозки. В то же время, доставка авиационным транспортом может быть выполнена ещё быстрее – за 3-5 дней [4]. Несмотря на это, оптимальность использования автотранспорта обуславливается безопасностью перевозок, выгодным сочетанием «стоимость – цена», отказом от складских запасов и ускорением взаимных расчётов.

В целом, экономическая глобализация и интеграция, рост международного грузооборота, необходимость быстро и свободно доставлять грузы в рамках Евроазиатского континента привели к необходимости создания качественно новой системы международных логистических связей и транзитных коридоров – в форме реализации проекта возрождения «Нового Шёлкового пути». Активное участие Республики Беларусь в реализации концепции выступает стимулирующим фактором развития национальной экономики страны и создаёт основу для эффективного экономического, политического и социокультурного международного сотрудничества республики, прежде всего – в сфере транспорта, логистики и торговли.

Литература

1. Ивуть, Р.Б. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования её транспортно-логистической системы / Р.Б. Ивуть, А.Ф. Зубрицкий, А.С. Зиневич // Новости науки и технологий. – 2015. – №1. – С.19-33.
2. Транспорт и логистика Республики Беларусь, 2016: справочник. – Минск: БАМЭ-Экспедитор, 2016. – 101 с.
3. Новый Шёлковый путь: как Китай изменит экономическую карту мира [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.south-insight.com/shelk>. Дата доступа: 01.11.2016.
4. Транспортный коридор Шелковый путь 2.0 свяжет Беларусь и Китай [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://finance.tut.by/news515521.html>. – Дата доступа: 01.11.2016.