

УТВЕРЖДЕНО

Постановление Совета Министров  
Республики Беларусь  
18.07.2016 № 560

## РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ПРОГРАММА

развития логистической системы и транзитного  
потенциала на 2016 – 2020 годы

### ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016 – 2020 годы (далее – Республиканская программа) разработана с учетом приоритетов социально-экономического развития Республики Беларусь, одним из которых является рост и диверсификация экспорта товаров и услуг, обеспечение сбалансированности внешней торговли.

Заказчик-координатор Республиканской программы – Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Цели Республиканской программы – совершенствование условий логистической деятельности, повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг (далее – логистическая инфраструктура), и транзитного потенциала Республики Беларусь.

Для достижения целей Республиканской программы необходимо решение следующих задач:

повышение качества и комплексности логистических услуг;

обеспечение развития логистической инфраструктуры и повышение эффективности ее использования;

совершенствование правовых и экономических условий для эффективного использования транзитного потенциала.

Республиканской программой предусмотрено согласно приложению 1 достижение к 2020 году по отношению к 2015 году при благоприятных внешних условиях следующих значений целевых показателей:

рост объема логистических услуг в 1,5 раза;

увеличение общей складской площади логистических центров в 1,64 раза;

увеличение к 2020 году доходов от транзита, которые включают доходы от транзита нефти, природного газа и транзита в сфере транспорта

(за исключением трубопроводного транспорта), до 1525,1 млн. долларов США.

Республиканской программой планируются реализация мероприятий согласно приложению 2, а также проведение ежегодного анализа их выполнения с внесением при необходимости предложений об актуализации Республиканской программы.

## **ГЛАВА 2**

### **ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ И ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Логистическая деятельность охватывает все отрасли экономики и оказывает существенное влияние на повышение ее эффективности. Необходимость развития логистической системы Республики Беларусь обусловлена интеграцией страны в общемировые товарные потоки.

Работа по созданию логистической инфраструктуры и эффективному ее использованию в 2008 – 2015 годах проводилась в рамках реализации Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. № 1249 "О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года" (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2008 г., № 223, 5/28285) (далее в настоящей главе – Программа).

В ходе ее реализации создано 20 логистических центров. Их общая складская площадь составила более 400 тыс. кв. метров. Созданные логистические центры являются в основном подразделениями торговых организаций, либо их площади предоставляются в аренду.

В настоящее время реализуются мероприятия по созданию логистического центра в районе Национального аэропорта Минск, логистического центра "Прилесье", мультимодального промышленно-логистического комплекса ООО "ИПЛ Комплекс" на территории общества с ограниченной ответственностью "Оршанский авиаремонтный завод", логистических центров холдинга "Белорусская кожевенно-обувная компания "Марко" и в сервисной зоне пункта пропуска через Государственную границу Республики Беларусь "Каменный Лог", транспортно-логистического центра иностранного общества с ограниченной ответственностью "ВЛАТЕ Логистик" и других.

В соответствии с Программой для строительства логистических центров привлечено более 4,6 трлн. рублей\*. Создано 4,6 тыс. новых рабочих мест.

---

\* Суммы в белорусских рублях в настоящей Программе указаны в денежных знаках образца 2000 года.

Объем оказанных логистических услуг в Республике Беларусь за 2015 год составил 1498 млрд. рублей, в том числе оказанных транспортно-логистическими центрами – 981,6 млрд. рублей, оптово-логистическими и торгово-логистическими центрами – 115,9 млрд. рублей. Доходы от логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории Республики Беларусь составили 462 млрд. рублей.

С учетом тенденций развития логистической деятельности объем оказанных логистических услуг в Республике Беларусь увеличится к 2020 году в 1,5 раза по отношению к 2015 году и составит около 2258 млрд. рублей. При этом общая складская площадь логистических центров различной функциональности к 2020 году увеличится в 1,64 раза и составит более 656 тыс. кв. метров.

По результатам добровольной сертификации логистических центров установлено, что ими предоставляется не более 15 видов услуг из 88, установленных СТБ 2306-2013 "Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации".

В результате ежегодного мониторинга состояния логистической системы Республики Беларусь выявлены следующие проблемы:

- нерациональное размещение некоторых логистических центров, созданных в рамках реализации Программы, относительно маршрутов логистических потоков;

- недостаточные объемы инвестиций в логистический сектор;

- обработка потребительских товаров большинством логистических центров;

- недостаточное использование развитой складской инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Для достижения эффективного функционирования логистической системы республики необходимо соблюдать следующие принципы:

- 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.

Повышение качества и комплексности оказываемых логистических услуг во многом зависит от уровня развития логистической инфраструктуры и эффективности ее использования. Для оптимизации

инфраструктуры логистических центров необходимо размещать их в транспортных узлах с учетом товарных и транспортных потоков.

Эффективное функционирование логистической системы в значительной степени определяется правовым регулированием. Анализ законодательства в сфере логистики свидетельствует, что оно регулирует лишь отдельные области осуществления транспортно-логистической деятельности. Поэтому важным является развитие правовых основ ее осуществления.

В целях повышения эффективности функционирования логистической инфраструктуры республики необходимо продолжить развитие логистической деятельности за счет активного использования инновационных технологий управления и автоматизации.

Международное сотрудничество в области логистики по вопросам информационного взаимодействия, обмена передовым опытом, научно-технического и образовательного сотрудничества, а также развития предпринимательских связей обеспечит увеличение объемов и повышение качества логистических услуг в Республике Беларусь. Это будет способствовать развитию стратегического партнерства между белорусскими и иностранными участниками логистической деятельности, в том числе в рамках Китайско-Белорусского индустриального парка "Индустриальный парк "Великий камень" и инициативы "Экономический пояс Шелкового пути".

Республика Беларусь имеет развитую современную инфраструктуру. Располагаясь в центре Европы, она является своеобразным перекрестком, по которому проходят кратчайшие пути на север и юг, восток и запад. Благодаря этому имеются широкие возможности для осуществления различных видов транзита по территории республики и, соответственно, для роста доходов от него.

Скоординированная работа по повышению транзитной привлекательности страны проводилась в рамках реализации мероприятий Государственной программы развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 20 декабря 2010 г. № 1852 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2010 г., № 312, 5/33044) (далее в настоящей главе – Государственная программа).

С учетом того, что транспортная, пограничная и таможенная инфраструктуры предназначены в том числе для транзитных перевозок, условия для использования транзитного потенциала Республики Беларусь создавались в ходе реализации Программы развития железнодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь на 2007 – 2020 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 9 сентября 2006 г. № 1164 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2006 г., № 148, 5/22886), и Комплексной

программы развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 8 февраля 2011 г. № 152 ”Об утверждении Комплексной программы развития инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы и внесении изменений в постановление Совета Министров Республики Беларусь от 12 января 2006 г. № 35“ (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2011 г., № 21, 5/33294).

На территории республики сформированы направления перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом. При этом около 92 процентов из них являются экспортными или импортными грузами Российской Федерации и Республики Казахстан.

В 2011 – 2013 годах доходы от транзита имели тенденцию к росту в среднем на 13 процентов ежегодно. Однако в 2014 – 2015 годах под влиянием неблагоприятных внешних геополитических и экономических факторов финансовые поступления от транзита снизились.

Несмотря на наметившуюся тенденцию к снижению объемов транзитных перевозок, обусловленную переориентацией российских экспортных грузов с портов Литовской Республики, Латвийской Республики и Украины на собственные порты, железнодорожным транспортом в транзитном сообщении за 2011 – 2015 годы перевезено 226,1 млн. тонн грузов, или 80,8 процента к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период.

Доходы от транзитных перевозок грузов за 2015 год составили около 378,3 млн. долларов США, а отчисления в бюджет – 56,6 млн. долларов США. Прогноз, установленный Государственной программой по этим показателям на 2015 год, выполнен на 56,8 и 53,2 процента соответственно. Доходы и отчисления в бюджет от транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом за 2011 – 2015 годы составили соответственно 2505,5 млн. и 412,7 млн. долларов США (87 процентов и 89,6 процента к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период).

Кроме неблагоприятных внешних геополитических и экономических факторов снижение транзитных перевозок железнодорожным транспортом и доходов от них обусловлено девальвацией российского рубля, продолжением процесса изменения вектора внешней торговли Российской Федерации с западного направления (страны Европейского союза) на восточное (Китайская Народная Республика и страны Азиатско-Тихоокеанского региона), а также переориентацией российских внешнеторговых грузопотоков с портов Литовской Республики и Латвийской Республики на собственные порты.

Несмотря на выполнение государственным объединением ”Белорусская железная дорога“ в полном объеме потребностей сопредельных государств

в транзитных перевозках пассажиров по территории Республики Беларусь, за 2015 год объем транзита пассажиров железнодорожным транспортом уменьшился и составил 597,3 тыс. пассажиров, что на 74,6 процента ниже уровня прогноза, установленного Государственной программой. В целом за 2011 – 2015 годы железнодорожным транспортом в транзитном сообщении перевезено 5762,8 тыс. пассажиров, или 55,5 процента к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период.

Доходы от перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в 2015 году составили 22 млн. долларов США, а отчисления в бюджет – 3,7 млн. долларов США, что соответственно на 71,7 и 70,4 процента ниже уровня прогноза, установленного Государственной программой по этим показателям на 2015 год. За 2011 – 2015 годы доходы и отчисления в бюджет от транзитных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом составили соответственно 243,2 и 38,8 млн. долларов США (72,3 и 71,6 процента к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период).

Среди причин, негативно влияющих на объем железнодорожных транзитных перевозок, – перевод части поездов на глобальные цены, что повлекло рост стоимости проезда, и повышение ценовой доступности авиационных услуг. Это, в свою очередь, привело к перераспределению пассажиропотока на воздушный транспорт.

Через воздушное пространство Республики Беларусь за 2015 год выполнено более 221 тыс. транзитных полетов, что на 3,3 процента ниже уровня, достигнутого в 2014 году. Доходы и отчисления в бюджет от обслуживания транзитных полетов в 2015 году составили соответственно 73 млн. и 41,7 млн. долларов США (92,6 и 95,4 процента к прогнозу, установленному Государственной программой на 2015 год). За 2011 – 2015 годы доходы и отчисления в бюджет от обслуживания транзитных полетов соответственно составили 381,1 млн. и 185,4 млн. долларов США (114,7 и 101,4 процента к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период).

Иностранными грузовыми автомобилями в 2015 году выполнено 1 107 934 транзитных поездки и иностранными автобусами – 19 778 транзитных поездок (81,5 и 72,7 процента к прогнозу, установленному Государственной программой на 2015 год). За 2011 – 2015 годы иностранными грузовыми автомобилями выполнено около 7 млн. транзитных поездок и 112 тыс. поездок иностранных автобусов (122,5 и 98,4 процента к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период).

Сумма оплаты за проезд по платным автомобильным дорогам в 2015 году составила 117,2 млн. долларов США (на 48,4 процента выше уровня прогноза, установленного Государственной программой на 2015 год),

за 2011 – 2015 годы – 510,4 млн. долларов США (153,8 процента к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период).

Сумма сборов за проезд автомобильных транспортных средств иностранных государств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь в 2015 году составила 11,2 млн. долларов США, а сумма оплаты за проезд иностранных тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств – 1,1 млн. долларов США (100 процентов и 68,8 процента к прогнозу, установленному Государственной программой на 2015 год), за 2011 – 2015 годы соответственно 78,1 млн. долларов США и 8,1 млн. долларов США (166,9 и 120,9 процента к прогнозу, установленному Государственной программой на этот период).

### **ГЛАВА 3**

#### **АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ РИСКОВ РЕАЛИЗАЦИИ РЕСПУБЛИКАНСКОЙ ПРОГРАММЫ И МЕРЫ ПО ИХ МИНИМИЗАЦИИ**

Реализация Республиканской программы сопряжена с рисками экономического и геополитического характера, которые могут негативно повлиять на выполнение ее мероприятий и целевых показателей.

Основу товарных потоков, проходящих через территорию Республики Беларусь, составляют внешнеторговые грузы стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Европейского союза (далее – ЕС). Тенденция последних лет свидетельствует о перераспределении товарных потоков с центрально-европейского направления на южно-европейское. По этой причине к экономическим рискам, влияющим на эффективность использования логистического потенциала при обработке товарного потока, следует отнести уровень спроса в странах ЕС на основные сырьевые ресурсы: нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, черные металлы, лес и лесоматериалы.

Определенные экономические риски связаны с низкой конкурентоспособностью национальной логистической системы, в том числе с сохранением неравных условий осуществления хозяйственной деятельности субъектов логистического бизнеса в рамках Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), а также с высокой конкуренцией логистических центров (операторов) в соседних странах ЕС и сложностью технических регламентов в рамках ЕАЭС.

Степень геополитических рисков зависит во многом от взаимоотношений Республики Беларусь со странами ЕС и Российской Федерацией, а также Российской Федерации с другими государствами. Принятие взаимных санкций снижает товарообмен между ними и, соответственно, транзит товаров и транспортных средств по территории Республики Беларусь.

Указанные риски будут минимизированы за счет: внесения соответствующих изменений в законодательство, регулирующее логистическую, транспортную, транспортно-экспедиционную и иные виды деятельности;

усиления международной координации и укрепления сотрудничества в рамках интеграционных (межгосударственных) проектов и образований;

расширения географии и увеличения количества товаропроводящих сетей национальных экспортеров;

улучшения логистического сервиса, включая расширение перечня и увеличение комплексности логистических услуг;

развития инфраструктуры и информационно-коммуникационных технологий в логистической сфере;

повышения уровня профессиональной подготовки специалистов в сфере логистики.

Основу транзитных потоков, проходящих через территорию Республики Беларусь, составляют внешнеторговые грузы Российской Федерации. По этой причине к макроэкономическим рискам, влияющим на эффективность использования транзитного потенциала Республики Беларусь, относится уровень спроса в странах ЕС на каменный уголь, нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, черные металлы и другие товары, которые составляют основную часть транзитных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Ухудшение конъюнктуры в этих рыночных сегментах может привести к снижению объема транзита и доходов от него.

В связи с изменением экспортных направлений Российской Федерации и Республики Казахстан с рынка ЕС на рынок стран Азиатско-Тихоокеанского региона ожидается снижение объема транзита грузов по территории Республики Беларусь.

Увеличение влияния данного риска на объемы перевозок транзитных грузов железнодорожным транспортом зависит также от реализации стратегических планов по развитию российской транспортной инфраструктуры, связанных с переориентацией российских экспортных грузопотоков с портов Литовской Республики, Латвийской Республики и Эстонской Республики на порты, расположенные в Ленинградской области Российской Федерации. Ввод в действие в этих портах новых грузовых терминалов и реконструкция железнодорожных подъездов к ним могут привести к снижению транзитных перевозок через территорию Республики Беларусь.

Определенные макроэкономические риски связаны с сохранением неравных условий осуществления хозяйственной деятельности субъектов в рамках ЕАЭС, поэтапной ликвидацией барьеров во взаимной торговле, а также с либерализацией рынка автотранспортных услуг.



Снижение риска невыполнения целевого показателя по доходам от транзита из-за негативного влияния внешних макроэкономических и геополитических факторов возможно за счет реализации мероприятий по созданию привлекательных условий для основных грузоотправителей и грузополучателей в целях наращивания транзита высокодоходных грузов железнодорожным транспортом в направлении портов Калининграда, Клайпеды, Риги и Вентспилса, нефтепродуктов из Литовской Республики в Украину, а также развития контейнерных перевозок в сообщениях Китайская Народная Республика – Европа и Север – Юг.

Выполнение данного целевого показателя возможно при условии увеличения российского экспорта топлива и сырья в страны ЕС и российского импорта из стран ЕС, что наиболее вероятно в случае отмены взаимных экономических санкций Российской Федерации и стран ЕС.

Однако в условиях неопределенности срока окончания кризисных процессов в мировой экономике и продолжительности отрицательного влияния внешних макроэкономических и геополитических факторов увеличивается риск снижения целевого показателя по уровню доходов от транзита не менее чем на 10 процентов по отношению к его прогнозу согласно приложению 1 к Республиканской программе.

#### **ГЛАВА 4 ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ РЕСПУБЛИКАНСКОЙ ПРОГРАММЫ**

Финансовое обеспечение реализации Республиканской программы не предусмотрено.

Планируется, что ряд инвестиционных проектов по развитию логистической инфраструктуры и инфраструктуры, необходимой для осуществления транзита по территории республики, а также мероприятий, связанных с усовершенствованием законодательства, развитием международного сотрудничества, информационно-коммуникационным развитием, будут финансироваться в рамках программ по развитию транспорта, дорожного хозяйства, энергосистемы, услуг в сфере связи и информатизации либо в форме государственно-частного партнерства.

#### **ГЛАВА 5 МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ РЕСПУБЛИКАНСКОЙ ПРОГРАММЫ**

Оценка эффективности реализации Республиканской программы производится ежегодно. Результаты этой оценки представляются в составе годового отчета Министерства транспорта и коммуникаций о ходе реализации Республиканской программы.

Для оценки степени достижения цели и решения задач Республиканской программы определяется степень достижения плановых значений каждого целевого показателя, характеризующего цель и ее задачи.

Степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего задачи Республиканской программы, рассчитывается по формуле

$$СД_{рпз} = ЗП_{рпф} / ЗП_{р},$$

где  $СД_{рпз}$  – степень достижения планового значения целевого показателя, характеризующего задачи Республиканской программы;

$ЗП_{рпф}$  – значение целевого показателя, характеризующего задачи Республиканской программы, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

$ЗП_{р}$  – плановое значение целевого показателя, характеризующего задачи Республиканской программы.

Если значение  $СД_{рпз}$  больше 1, то при расчете степени достижения цели оно принимается равным 1.

Степень достижения задачи Республиканской программы признается высокой, если значение  $СД_{рпз}$  составляет не менее 0,9.

Степень достижения задачи Республиканской программы признается средней, если значение  $СД_{рпз}$  составляет не менее 0,8.

Степень достижения задачи Республиканской программы признается удовлетворительной, если значение  $СД_{рпз}$  составляет не менее 0,7.

В остальных случаях степень достижения задачи Республиканской программы признается неудовлетворительной.

Степень достижения цели Республиканской программы рассчитывается по формуле

$$СД_{рп} = \sqrt[M]{Псд_{рп}},$$

где  $СД_{рп}$  – степень достижения цели Республиканской программы;

$M$  – число целевых показателей;

$Псд_{рп}$  – произведение степеней достижения плановых значений целевых показателей, характеризующих задачи Республиканской программы.

Степень достижения цели Республиканской программы признается высокой, если значение  $СД_{рп}$  составляет не менее 0,9.

Степень достижения цели Республиканской программы признается средней, если значение  $СД_{рп}$  составляет не менее 0,8.

Степень достижения цели Республиканской программы признается удовлетворительной, если значение  $СД_{rp}$  составляет не менее 0,7.

В остальных случаях степень достижения цели Республиканской программы признается неудовлетворительной.