

N. Podobed
Y. Enin
BSEU (Minsk)

ROAD MAP OF THE EAEU INFRASTRUCTURE CLUSTER DEVELOPMENT

The article provides methodological and practical recommendations for the development of transport and logistics infrastructure in the context of clustering, identifies indicators of the feasibility of creating transport and logistics clusters on the territory of the EAEU, and proposes a Road map for cluster development of the EAEU transport and logistics infrastructure.

Keywords: transport and logistics infrastructure; integration; Eurasian Economic Union; cluster; geopolitical advantages.

Н. А. Подобед
кандидат экономических наук, доцент
Ю. И. Енин
доктор экономических наук, профессор
БГЭУ (Минск)

ДОРОЖНАЯ КАРТА КЛАСТЕРНОГО РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕАЭС

В статье даны методические и практические рекомендации по развитию транспортно-логистической инфраструктуры в контексте кластеризации, выявлены индикаторы целесообразности создания транспортно-логистических кластеров на территории ЕАЭС, предложена дорожная карта кластерного развития транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС.

Ключевые слова: транспортно-логистическая инфраструктура; интеграция; Евразийский экономический союз; кластер; геополитические преимущества.

Развитие транспортно-логистических кластеров является одним из главных условий успешной интеграции экономик стран-участниц, а также залогом укрепления конкурентоспособности ЕАЭС посредством реализации механизма частно-государственного партнерства.

Создание транспортно-логистических кластеров в рамках ЕАЭС позволит сократить логистические расходы предприятий в производственных цепочках создания стоимости за счет оптимизации процесса товародвижения, будет способствовать активному импортозамещению и росту локализации индустриальных парков, а также повышению уровня неценовой конкурентоспособности отечественных товаров и услуг.

Транспортно-логистический кластер — межотраслевое добровольное объединение предпринимательских структур, транспортно-логистической инфраструктуры [1], общественных и других организаций, специализирующихся на транспортировке грузов и перевозке пассажиров, оказании транспортно-экспедиционных и логистических услуг, управлении товароматериальными и сопутствующими потоками, взаимодействии с научными, образовательными учреждениями, органами государственной власти с целью укрепления конкурентоспособности на мировом рынке транспортно-логистических услуг [2, с. 31–41].

К числу индикаторов целесообразности создания транспортно-логистического кластера на территории ЕАЭС можно отнести:

- наличие транзитного, экспортного и инновационного потенциала на внешнем и внутреннем рынке ЕАЭС. В качестве индикаторов кластера могут рассматриваться: наличие индустриального парка, транспортно-логистического хаба (центра), возможность осуществления мультимодальных перевозок, высокий уровень мультифакторной производительности и экспорта транспортно-логистических услуг;

- наличие уникальных маркетинговых преимуществ для создания транспортно-логистического кластера на данной территории. Например, выгодное географическое расположение с точки зрения транзита, наличие международных транспортных коридоров, объектов инновационной инфраструктуры, культурно-исторический и туристический потенциал, близость крупных агломераций и другие факторы. В качестве основного контролируемого показателя может рассматриваться объем привлеченных прямых инвестиций на данную территорию в динамике;

- выраженную территориальную концентрацию предприятий кластера [3, с. 382], наличие предприятий и организаций ядра кластера (например, индустриальный парк или транспортно-логистический центр) и близость различного вида транспортных путей (железнодорожных, автомобильных) для обеспечения мультимодальных грузоперевозок;

- наличие связанного коммерческими отношениями комплекса контрагентов, занимающихся антрепренерством в области транспорта, логистики, торговли, придорожного сервиса, промышленности, обладающего как горизонтальными связями в рамках единой отрасли, так и вертикальными связями, характеризующими различные уровни взаимодействия (национальный, наднациональный). При этом использование механизмов субконтрактации, развитие партнерских отношений предприятий кластера с исследовательскими организациями, образование холдингов помогут увеличить синергетический эффект от кластерного взаимодействия. В качестве показателей эффективной работы кластера могут выступать оценка выручки, рентабельности, уровней доходов и расходов предприятий кластера, а также уровня занятости в динамике.

При условии одновременного наличия названных индикаторов реализуется принцип эффективного маркетинга многофункциональных территорий, и созданный в таких условиях транспортно-логистический кластер имеет синергетическое воздействие на экономику региона.

Таким образом, дорожная карта кластерного развития транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС на основе принципа эффективного маркетинга многофункциональных территорий должна реализовываться по следующим направлениям:

1. Обеспечение формирования благоприятных условий развития транспортно-логистических кластеров в ЕАЭС:

- создание индустриальных парков и технопарков в качестве элементов ядра транспортно-логистической инфраструктуры кластеров. Основной услугой, оказываемой индустриальными парками, являются предоставление в аренду или под выкуп земельных участков (помещений), а также обеспечение необходимой транспортной, логистической и телекоммуникационной инфраструктурой. Использование услуг индустриального парка позволяет снижать транзакционные расходы участникам кластера и ускоряет процесс кластеризации;

- размещение новых транспортно-логистических центров (ТЛЦ) преимущественно в транспортно-логистических кластерах. Данное направление будет способствовать перераспределению складских мощностей между ТЛЦ ЕАЭС. При этом в условиях недостаточного грузопотока допустима переориентация отдельных ТЛЦ для производственно-хозяйственных нужд;

- осуществление целевых инвестиций в развитие транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС. При этом наличие инженерной и дорожной инфраструктуры является базовым условием зарождения кластера в территориально-производственном комплексе;

- реализация мер налогового регулирования для участников кластеров. В частности, предоставление налоговых льгот для участников регионального, национального и наднационального уровней. Целесообразно предоставление особой налоговой поддержки субъектам малого предпринимательства, работающим в сфере придорожного сервиса;

- снижение административных барьеров, введение ускоренного порядка получения результатов экспертизы проектной документации по созданию объектов транспортно-логистической инфраструктуры с учетом опыта реализации соответствующего порядка для резидентов особых экономических зон. Данный порядок должен основываться на принципе одного окна при получении разрешения на строительство объекта транспортно-логистической инфраструктуры и быть единым для всех государств ЕАЭС;

- совершенствование механизмов финансовой поддержки реализации кластерной политики ЕАЭС. Обеспечение интеграции кластерного подхода к развитию объектов транспортно-логистической инфраструктуры на всех уровнях системы государственного управления ЕАЭС, включая национальные стратегии развития и схемы территориального размещения;

- разработка мер по государственной поддержке создания индустриальных парков и технопарков в качестве элементов ядра кластера: развитие механизмов субконтракта; внедрение системы менеджмента качества в целях совершенствования цепочек добавленной стоимости; поддержка проектов частно-государственного партнерства в транспортно-логистической сфере;

- повышение эффективности системы профессионального и непрерывного образования. Обеспечение сотрудничества между предприятиями и образовательными организациями по следующим направлениям: мониторинг и прогнозирование потребностей участников транспортно-логистического кластера в специализированных человеческих ресурсах; организация стажировок и прохождения практики на предприятиях кластера; поддержка прикладных исследований в области кластеризации транспортно-логистической инфраструктуры и др.;

- активное проведение маркетинговых исследований в области привлечения дополнительных транзитных грузопотоков через территорию ЕАЭС. Создание брендов кластеров и разработка брендбуков для различных видов объектов транспортно-логистической инфраструктуры; предоставление информационной поддержки в продвижении бренда в целях содействия экспорту производимых на территории кластера товаров и услуг; активное использование инфраструктуры торговых представительств стран ЕАЭС за рубежом;

- разработка методических материалов, связанных с общими подходами к форсайту кластерного развития в ЕАЭС. Основой могут послужить проекты развития транспортно-логистических кластеров на базе промышленно-производственных зон и индустриальных парков, особых экономических зон и технопарков (технополисов) и др.;

- в качестве основных контрольных показателей, отражающих степень достижения задач по формированию условий для эффективного развития транспортно-логистических кластеров в ЕАЭС, могут использоваться: стоимостный, абсолютный показатель — объем финансовой поддержки развития кластеров из бюджетных и внебюджетных источников в динамике за ряд лет в сопоставимых ценах; количественный, абсолютный показатель — количество транспортно-логистических кластеров в ЕАЭС в динамике за ряд лет; относительные, производные показатели — темпы роста производительности труда на предприятиях и в организациях, образующих транспортно-логистические кластеры; темпы роста объемов инвестиций, в том числе прямых иностранных инвестиций в предприятия, образующих кластеры; темпы роста объемов несырьевого и высокотехнологичного экспорта, осуществляемые предприятиями, образующими кластеры, и др.

2. Активное использование транзитного потенциала ЕАЭС. Привлечение дополнительных грузопотоков в международные транспортные коридоры, проходящие по территории ЕАЭС.

В настоящее время ЕАЭС активно конкурирует с глобальными логистическими «монополиями» и начинает наращивать объемы перевозок транзитных грузов между Европой и Азией. Преобладающая роль морских перевозок на трансконтинентальных маршрутах сохраняется, но сухопутные евразийские транзитные коридоры могут привлечь дополнительную долю грузоперевозок в размере 5–10 % с морского контейнерного грузопотока за счет обеспечения приемлемых сроков и стоимости доставки транзитных грузов. Инфраструктурную основу транзитных коридоров составляют широтные железнодорожные магистрали Российской Федерации, Республики Казахстан и Республики Беларусь. Для укрепления транзитного потенциала в рамках кластеризации транспортно-логистической инфраструктуры необходимы:

- создание и развитие в государствах — членах ЕАЭС сети транспортно-логистических центров, входящих в состав транспортно-логистического кластера;
- реализация новых инфраструктурных проектов (ВСМ «Евразия» и др.);
- увеличение пропускной способности пунктов таможенного пропуска, сокращение времени проведения контрольных функций за счет цифровизации (внедрение ИТ-системы контроля, мониторинга и управления грузопотоками и инфраструктурой) и др.;
- увеличение уровня контейнеризации перевозимых грузов, которое позволит получить дополнительный прирост транзитных перевозок и снизит проблему обратной загрузки; модернизация железных и автомобильных дорог в ЕАЭС как основного типа транспорта, используемого для грузоперевозок (например, в рамках проекта «Один пояс, один путь» и др.);
- проведение рыночной оптимизации тарифов на железнодорожный транзит в ЕАЭС. Помимо стоимости, расстояний и сроков перевозки в пользу евразийского транзита играет выгодное месторасположение транспортно-логистических хабов ЕАЭС, что фактически позволяет реализовать концепцию «сухих портов» [4, с. 356]. Евразийские сухопутные коридоры ввиду большой разветвленности сети не конкурируют между собой, а являются взаимодополняющими элементами евразийского транзита;
- обеспечение безопасности движения и экологических нормативов. Минимизация вредных последствий от увеличения транзитного потока через территорию ЕАЭС за счет применения мер компенсационного характера (создание элементов «зеленой инфраструктуры», увеличение количества заповедников, заказников и др.). Транспортным компаниям необходимо перейти на стандарт EURO-6 (экологический стандарт, регулирующий содержание вредных веществ в выхлопных газах);
- организация партнерских отношений с транспортно-логистическими организациями стран — членов ЕАЭС: повсеместное использование в ЕАЭС единой системы анализа и управления рисками (САУР) (аналогичная система есть в ЕС) и гарантийной системы; внедрение системы анализа рисков при таможенном транзите; оперативное обновление информации в базах данных Комиссии ЕАЭС (реестры ВХС, таможенных перевозчиков) и публикация их на сайте ЕАЭС.

3. Интеграция транспортных систем государств — членов ЕАЭС в мировую транспортную систему. Территория ЕАЭС имеет важное экономико-географическое расположение в силу нахождения между такими крупными мировыми рынками, как Китай, Евросоюз, Азиатско-Тихоокеанский регион. Это расположение способствует созданию системы интегрированных транспортных коммуникаций:

- создание общего рынка транспортных услуг ЕАЭС и единой транспортно-логистической инфраструктуры, способной привлечь крупных международных инвесторов; обеспечение мировых транзитных перевозок магистральными трассами с качественным дорожным покрытием;
- создание единой мультимодальной транспортно-логистической компании, осуществляющей экономическую интеграцию транзитных маршрутов за счет альянсов с национальными операторами ЕАЭС [5, с. 33; 6, с. 199];

- стимулирование конкуренции на транспортно-логистическом рынке ЕАЭС, отмена принципа резидентства при таможенном оформлении товаров на таможенной территории стран ЕАЭС и разрешительной системы на автоперевозки из третьих стран в рамках ЕАЭС;

- гармонизация законодательства в сфере транспорта и логистики в странах ЕАЭС, а также расширение участия в крупных международных транспортных проектах, создание общего рынка транспортных услуг [7, с. 122];

- организация взаимодействия Республики Беларусь с таможенно-транзитной системой Европейского союза. Регистрация филиалов в ЕС (Германия, Польша) с их включением в реестр европейских таможенных экспедиторов. Дальнейшее развитие отношений Республики Беларусь с Европейской логистической ассоциацией (European Logistics Association — ELA; РФ — член ELA), Международной ассоциацией экспедиторов FIATA, а также с Европейской ассоциацией «грузовых деревьев» (Europlatform) и Евро-азиатской логистической ассоциацией (EALA) [8, с. 266];

- организация взаимодействия с логистическими операторами Украины, обслуживающими грузопоток «Север — Юг»; участие в украинско-литовском проекте NCTS и др.;

- создание совместных транспортно-логистических центров с ведущими мировыми логистическими операторами (3PL, 4PL, 5PL). Организация комплексного транспортно-логистического обслуживания, развитие партнерских отношений с крупными ритейлерами. Прогнозируемый приход в отдельные страны ЕАЭС (Беларусь) европейских торговых сетей увеличит спрос на регулярные транспортно-логистические услуги. В странах ЕС, например, около 60 % спроса на транспортно-логистические услуги составляют ритейлеры.

4. Цифровизация таможенных, логистических, транспортных процедур, а также внедрение элементов управления логистическими спросоориентированными цепочками на основе ERP-систем [9, с. 323, 327]:

- создание системы цифровых платформ для транспортных коридоров и «Нового шелкового пути» соответственно [10], способных объединить всех участников цепочки создания стоимости;

- развитие систем электронного декларирования и электронного документооборота на основе блокчейн-технологий для всех видов логистических и таможенных процедур; внедрение системы электронных паспортов товаров в товаропроводящих сетях; создание программного модуля генерации электронных статистических деклараций во внешней и взаимной торговле на территории ЕАЭС;

- роботизация всех процессов обслуживания на различных видах транспортно-логистической инфраструктуры (транспортной, логистической, индустриально-логистической и придорожно-сервисной), а также процесса таможенного оформления. При этом внедрение технологий электронного обмена данными необходимо синхронизировать с ИТ-реинжинирингом и внедрением современных стандартов и технологий (ASYCUDA, электронного обмена данными, EDIFACT, EANCOM, IFCSUM, штриховой идентификации товаров — EAN 128, контейнерных — UCC 128 и радиочастотных — RFID-метки, навигационных систем Inmarsat-C, Euteltracs, GPS/Navstar, Белтранспутник) [8, с. 268];

- внедрение интеллектуальных транспортных платформ на основе блокчейн-технологий в будущем приведет к созданию цифровых транспортных коридоров, которые будут способствовать эффективному управлению цепочками поставок [11, с. 7]. Активное использование интеллектуальных транспортных систем на уровне отдельных операций: автоматизация складских операций, цифровизация транспортного документооборота, отслеживание перемещения грузов на основе технологий радиочастотных меток, автоматизация платежей, идентификация подлинности продукции, управление стратегическими поставками и спросом [12, с. 21]. При этом внедрение и сертификацию системы

менеджмента качества ISO 9001 необходимо синхронизировать с ИТ-реинжинирингом бизнес-процессов.

Реализация мероприятий, обозначенных в дорожной карте кластерного развития транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС, позволит:

- обеспечить рост неценовой конкурентоспособности предприятий и организаций транспортно-логистического кластера;
- увеличить несырьевой и высокотехнологический экспорт товаров и услуг;
- стимулировать увеличение количества малых и средних предприятий в придорожно-сервисном кластере за счет различных форм и методов поддержки инвесторов (налоговые льготы, упрощенное выделение земельных участков и др.) [13, с. 98];
- обеспечить ускоренное развитие инновационного сектора экономики ЕАЭС;
- повысить эффективность системы подготовки кадров для транспортно-логистической сферы;
- обеспечить рост прямых иностранных инвестиций в страны ЕАЭС;
- стимулировать социально-экономическое развитие отдельных территорий и регионов базирования транспортно-логистических кластеров.

Внедрение полученных в ходе выполнения проекта научных и практических результатов будет способствовать повышению уровня социально-экономической эффективности транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС за счет кластеризации, укреплению конкурентоспособности национальных экономик, повышению эффективности управления многофункциональными территориями, что объективно отвечает актуальным стратегическим задачам социально-экономического развития Республики Беларусь [14].

Результаты данного исследования могут быть применены при разработке и реализации заинтересованными государственными органами Республики Беларусь эффективной транспортной политики в условиях цифровизации национальной экономики, а также Евразийской экономической комиссией при разработке транспортно-логистической стратегии на долгосрочный период для повышения эффективности интеграционных процессов при формировании единых рынков, общей системы регламентов, создании элементов общей инфраструктуры и институтов управления, а также при формировании сбалансированного бюджета. Результаты исследования также могут быть внедрены в образовательный процесс вузов при подготовке учебных курсов по проблемам развития национальной экономики, транспортно-логистической инфраструктуры, межфирменного маркетинга.

Источники

1. *Подобед, Н. А.* Генезис категории «инфраструктура»: сущность, подходы и этапы развития / Н. А. Подобед // Науч. тр. / Белорус. гос. экон. ун-т ; редкол.: В. Ю. Шутилин (гл. ред.) [и др.]. — Минск, 2020. — Вып. 13. — С. 408–416.

Podobed, N. A. The genesis of the category «infrastructure»: the essence, approaches and stages of development / N. A. Podobed // Sci. works / editorial board: V. Yu. Shutilin (chief ed.) [et al.]. — Minsk, 2019. — Iss. 13. — P. 408–416.

2. *Прокофьева, Т. А.* Методологические аспекты построения кластерной модели транспортно-логистической инфраструктуры региона / Т. А. Прокофьева, В. В. Клименко // Логистика и упр. цепями поставок. — 2011. — № 6 (47). — С. 31–41.

Prokofieva, T. A. Methodological aspects of building a cluster model of the transport and logistics infrastructure of the region / T. A. Prokofieva, V. V. Klimenko // Logistics and supply chain management. — 2011. — № 6 (47). — P. 31–41.

3. *Дондоков, Б. С.* Кластеры или тик: сходства и различия / Б. С. Дондоков // ГИАБ. — 2015. — № 1. — С. 381–385.

Dondokov, B. S. Clusters or Tick: Similarities and Differences / B. S. Dondokov // MIAВ. — 2015. — № 1. — P. 381–385.

4. *Подобед, Н. А.* Формирование единой транспортно-логистической инфраструктуры в контексте евразийской интеграции / Н. А. Подобед, Ю. И. Енин // Науч. тр. / Белорус. гос. экон. ун-т ; редкол.: В. Н. Шимов (гл. ред.) [и др.]. — Минск, 2019. — Вып. 12. — С. 351–359.

Podobed, N. A. Formation of a unified transport and logistics infrastructure in the context of Eurasian integration / N. A. Podobed, Yu. I. Enin // Sci. works / Belarus State Econ. Univ. ; editorial board: V. N. Shimov (chief ed.) [et al.]. — Minsk, 2019. — Iss. 12. — P. 351–359.

5. *Енин, Ю. И.* Инновационный менеджмент и маркетинг инноваций / Ю. И. Енин, А. А. Пилюттик, Н. А. Подобед. — Минск : Право и экономика, 2017. — 115 с. — (Серия «Высшее образование»).

Enin, Yu. I. Innovation management and marketing of innovations / Yu. I. Enin, A. A. Pilyutik, N. A. Podobed. — Minsk : Law and Economics, 2017. — 115 p. — (Series «Higher education»).

6. *Подобед, Н. А.* Кластерное развитие транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС: экономический и социальный эффект / Н. А. Подобед // Актуальные проблемы менеджмента: новые методы и технологии управления в регионах : материалы междунар. науч.-практ. конф., Санкт-Петербург, 15 нояб. 2019 г. / С.-Петерб. гос. ун-т. — СПб., 2020. — С. 198–200.

Podobed, N. A. Cluster development of the EAEU transport and logistics infrastructure: economic and social impact / N. A. Podobed // Actual problems of management: new methods and technologies of management in the regions : materials of the intern. sci. and practical conf., St Petersburg, 15 Nov. 2019 / St Petersburg Univ. — St Petersburg, 2020. — P. 198–200.

7. *Господарик, Е. Г.* ЕАЭС-2050: глобальные тренды и евразийская экономическая политика : монография / Е. Г. Господарик, М. М. Ковалев. — Минск : БГУ, 2015. — 152 с.

Gospodarik, E. G. EAEU-2050: Global Trends and Eurasian Economic Policy : monograph / E. G. Gospodarik, M. M. Kovalev. — Minsk : BSU, 2015. — 152 p.

8. *Ковалев, М. М.* Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы : монография / М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. — Минск : БГУ, 2017. — 327 с.

Kovalev, M. M. Transport logistics in Belarus: state, prospects : monograph / M. M. Kovalev, A. A. Koroleva, A. A. Dutina. — Minsk : BSU, 2017. — 327 p.

9. *Подобед, Н. А.* Концептуальные основы развития транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС / Н. А. Подобед // Социальная модернизация: российская специфика и некоторые уроки : коллектив. монография / В. Д. Мамонтов [и др.] ; под ред. В. Д. Мамонтова, А. В. Саяпина. — Тамбов : ТГУ им. Г. Р. Державина, 2020. — С. 319–340.

Podobed, N. A. Conceptual framework for the development of the transport and logistics infrastructure of the EAEU / N. A. Podobed // Social modernization: Russian specifics and some lessons : collective monograph / V. D. Mamontov [et al.] ; edited by V. D. Mamontov, A. V. Sayapin. — Tambov : Derzhavin TSU, 2020. — Tambov, 2020. — P. 319–340.

10. *Шимов, В. Н.* «Экономический пояс Шелкового пути» как транспортный маршрут и глобальный проект развития / В. Н. Шимов, А. А. Быков // Белорус. экон. журн. — 2016. — № 2. — С. 4–14.

Shimov, V. N. «Economic Belt of the Silk Road» as a transport route and a global development project / V. N. Shimov, A. A. Bykov // Belarusian Econ. J. — 2016. — № 2. — P. 4–14.

11. *Енин, Ю. И.* Цифровая трансформация транспортно-логистической инфраструктуры ЕАЭС: факторы, уровни и особенности / Ю. И. Енин, Н. А. Подобед // Весн. Магілёўс. дзярж. ун-та імя А. А. Куляшова. Сер. Д, Эканоміка, сацыялогія, права. — 2020. — № 2 (56). — С. 4–11.

Enin, Yu. I. Digital transformation of the transport and logistics infrastructure of the EAEU: factors, levels and features / Yu. Enin, N. A. Podobed // Mogilev State A. Kuleshov Bull. Ser. D, Economics. Sociology. Law. — 2020. — № 2 (56). — P. 4–11.

12. *Енин, Ю. И.* Инновационный менеджмент / Ю. И. Енин, Н. А. Подобед. — Минск : БНТУ, 2015. — 98 с.

Enin, Yu. I. Innovation management / Yu. I. Enin, N. A. Podobed. — Minsk : BNTU, 2015. — 98 p.

13. *Подобед, Н. А.* Экономический потенциал инфраструктуры придорожного сервиса Республики Беларусь / Н. А. Подобед // Экономика и упр. — 2014. — № 1. — С. 96–100.

Podobed, N. A. Economic potential of roadside service infrastructure in the Republic of Belarus / N. A. Podobed // Economics and Management. — 2014. — № 1. — P. 96–100.

14. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года [Электронный ресурс] // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2017. — 148 с.

Статья поступила в редакцию 09.12.2020 г.