

## Развитие транспортно-логистических услуг в контексте реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь

*Development of transport and logistics services in context of geo-economics potential realization in Republic of Belarus*

**Ващило Анна Александровна**, магистр экономических наук, аспирант Белорусского государственного экономического университета

**Vashchyla Hanna**, Master of Economic sciences, PhD student of Belarus State Economic University  
e-mail: vashchylahanna@gmail.com

### Аннотация

В статье проанализирована сфера транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь, выявлены тенденции и проблемы в функционировании транспортно-логистической системы страны. Предложены направления развития транспортно-логистических услуг в контексте реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь.

**Ключевые слова:** геоэкономический потенциал, транспортно-логистические услуги, транспортно-логистическая система, транспортно-логистические центры, логистика, Республика Беларусь.

### Abstract

The article analyzes the sphere of transport and logistics services in the Republic of Belarus, reveals tendencies and problems in functioning of transport and logistics system of the country. The development directions of transport and logistics services in the context of realization of geo-economics potential of the Republic of Belarus are offered.

**Keywords:** geo-economics potential, transport and logistics services, transport and logistics system, transport and logistics centers, logistics, the Republic of Belarus.

Поступила в редакцию / Received: 22.02.2016

Web: <http://elibrary.miu.by/journals/item.eiup/issue.45/article.10.html>

### Введение

Ряд белорусских ученых активно работает в области поиска оптимальных решений в процессе формирования транспортно-логистической системы страны (В.Г. Булавко, П.Г. Никитенко, И.А. Еловой, Ф.Ф. Иванов, Д.В. Курочкин), анализируется международный опыт функционирования логистических операторов в контексте организации интегрированных цепей поставок (А.Д. Молокович, И.И. Полещук), исследуются возможности транзитного потенциала Республики Беларусь (Р.Б. Ивуть, А.С. Зиневич). Находясь на пересечении транспортных магистралей между двумя крупными геоэкономическими центрами, такими как Европейский союз и Евразийский экономический союз, Беларусь обладает значительным геоэкономическим потенциалом. Целью данной статьи является рассмотрение развития транспортно-логистических услуг в контексте реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь.

В валовом внутреннем продукте Республики Беларусь за 2015 год транспортный комплекс занимает 6%, в инвестициях в основной капитал – более 8%, в экспорте услуг – 44,6%. Транспортный комплекс Беларуси сохраняет доминирующее положение во внешней торговле услугами и является одним из основных источников поступления валюты в страну. Более 75% положительного сальдо внешней торговли услугами сформировано

организациями транспорта, что в абсолютном выражении составляет более 1,5 млрд долл. [1].

Организации и индивидуальные предприниматели в Беларуси за 2015 год перевезли 447,4 млн т грузов, что на 4,3% меньше, чем за 2014 год, согласно данным Национального статистического комитета [2]. Темп роста валовой добавленной стоимости за 2015 год по виду экономической деятельности «Транспорт» оценивается на уровне 94% при его индикативном значении 100,5–101%, определенном Правительством. Это обусловлено влиянием ряда объективных факторов. В тех отраслях экономики Беларуси, которые пользуются транспортными услугами в большом объеме, произошло снижение деловой активности. Ряд предприятий Министерства промышленности работали в 2015 году неполную неделю. Осложнение экономической обстановки в Украине и экономические санкции Европейского союза в отношении России снизили объемы поездок в этих направлениях и транзитом через Республику Беларусь.

Объем грузоперевозок на воздушном транспорте в 2015 году сократился по сравнению с 2014 годом на 5,3% (до 38,7 тыс. т грузов), на автомобильном – на 5,9% (180,4 млн т), на железнодорожном – на 7,1% (131,4 млн т), на внутреннем водном – на 20,7% (3 млн т). Грузооборот всех видов транспорта за 2015 год составил 126 млрд т-км (на 4,1% меньше по сравнению с 2014 годом), в том числе железнодорожного – 40,8 млрд т-км (на 9,4% меньше), автомобильного – 24,5 млрд т-км (на 7,8% меньше). Положительная динамика достигнута на

воздушном транспорте, где грузооборот составил 76,6 млн т·км, что на 18,4% больше, чем в 2014 году [2].

Следует отметить, что на вызовы мировой торговли организации грузового транспорта Беларуси вынуждены отвечать изменением структуры и географии перевозимых грузов. За прошедший год среднее расстояние перевозки грузов увеличилось на 1%, а ежедневный объем перевозки грузов составил 1 млн 200 тыс. тонн. Основное влияние на динамику грузооборота Республики Беларусь оказало снижение транзита, где расстояния перевозки максимальны. Так, в транзитном железнодорожном сообщении нашей страны объем перевозок каменного угля, на который приходится более половины транзитных грузов, снизился на 13%, нефти и нефтепродуктов – на 18%, удобрений – на 48% и строительных грузов – в 2,6 раза. Наряду с этим можно отметить положительную тенденцию в грузообороте железнодорожного транспорта при вывозе экспортных грузов (105,4%) [1].

Отрасль водного транспорта Беларуси в 2015 году работала в условиях беспрецедентно низких уровней воды на фоне недостаточного финансирования. Для удовлетворения потребностей экономики республики в услугах этого вида транспорта перевозки осуществлялись только по отдельным участкам пути. В результате чего на водном транспорте по сравнению с 2014 годом более чем на 58% снизился грузооборот, а объем перевозок грузов – почти на 21%.

Гражданская авиация Республики Беларусь смогла удержать свои позиции на рынке транспортных услуг и единственная из подотраслей сработала с положительной динамикой по грузообороту (118,4%) и пассажирообороту (103,1%) в 2015 году [1].

Также следует отдельно отметить значительное увеличение объема перевозок грузов контейнерными поездами по Белорусской железной дороге (БЖД) в сообщении Китай – ЕС – Китай в 2015 году. Так, по итогам прошлого года по БЖД в вышеуказанном сообщении было перевезено 47,8 тыс. контейнеров ДФЭ (в двадцатифутовом эквиваленте), что превысило уровень 2014 года в 1,4 раза [3]. Транзитом по БЖД контейнерные поезда перевозят грузы из Китая в ряд европейских стран, в том числе Германию, Польшу, Чехию. Белорусская железная дорога способна стать оптимальным транспортно-логистическим звеном в реализации одного из самых масштабных проектов в сфере экономики и транспортной логистики – «Экономический пояс Шелкового пути». Активное участие в данном проекте крайне важно для реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь.

Формирование международного автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай» наряду с началом функционирования объединенной транспортно-логистической компании в сфере контейнерных перевозок способно создать в рамках Евразийского экономического союза сухопутный мост между Европой и Азией, а также обеспечить предоставление комплексных конкурентоспособных транспортно-логистических услуг. Актуальной задачей для Республики Беларусь является сопряжение развития Евразийского экономического союза с проектом «Экономиче-

ский пояс Шелкового пути» в сфере транспорта и инфраструктуры.

Одним из существенных препятствий на пути развития сектора транспортных услуг и эффективной реализации геоэкономического потенциала республики является неразвитость белорусской логистики. Логистические центры Беларуси оказывают отдельные виды логистических услуг, причем их стоимость условно небольшая, но и не конкурентная. По состоянию на январь 2016 г. в Республике Беларусь функционируют 38 логистических центров: 20 создано в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года и еще 18 – вне Программы. На рисунке 1 показаны действующие и планируемые к вводу логистические центры на территории Беларуси в рамках Программы развития логистической системы страны.

Самыми привлекательными регионами для строительства логистических центров являются Минский (за МКАД, вблизи II и IX трансъевропейских транспортных коридоров) и Брестский (граница с Польшей) регионы. Так, в Минском регионе находятся 29 из всех 38 логистических центров, в Брестском – 6 центров [5].

Из действующих логистических центров в Беларуси 11 являются государственными, остальные созданы за счет инвестиций национальных и иностранных инвесторов. Среди отечественных инвесторов – производственные предприятия, транспортно-логистические компании, логистические операторы, дистрибьюторы, ритейлеры, девелоперы; среди иностранных – инвесторы из России, Азербайджана и Ирана.

Восемь логистических центров в Республике Беларусь являются мультимодальными, т.е. имеют подъездные пути двух и более видов транспорта – ООО «Брествнештранс», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик», РТЭУП «Белинтертранс – транспортно-логистический центр», РУП «Белтаможсервис – 2», ООО «Евросклад Сервис», СП «Транзит» ООО, ООО «Белагротерминал», РУП «Национальный аэропорт «Минск», остальные привязаны только к автомобильному транспорту. Биржевыми складами в Беларуси располагают 4 логистических центра (ООО «Евросклад Сервис», ООО «Л-БИТ Групп», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик», РТЭУП «Белинтертранс – транспортно-логистический центр»).

По оценкам экспертов, общая площадь складов класса «А» и «В» логистических центров в Республике Беларусь составляет более 640 тыс. кв. м, из них склады общего пользования составляют 510 тыс. кв. м, склады временного хранения и таможенные склады – 90 тыс. кв. м, низкотемпературные склады и склады-холодильники – 40 тыс. кв. м. Для сравнения: площади складов класса «А» и «В» в районе Варшавы составляют около 2,6 млн кв. м. Совокупная же площадь логистических центров, представленных в Польше, превышает 7 млн кв. м [5].

Основными тенденциями 2015 года в сфере транспортно-логистических центров Беларуси стали: рост количества вакантных площадей и расторгающихся контрактов, падение арендных ставок и продажной стоимости квадратного метра, изменение

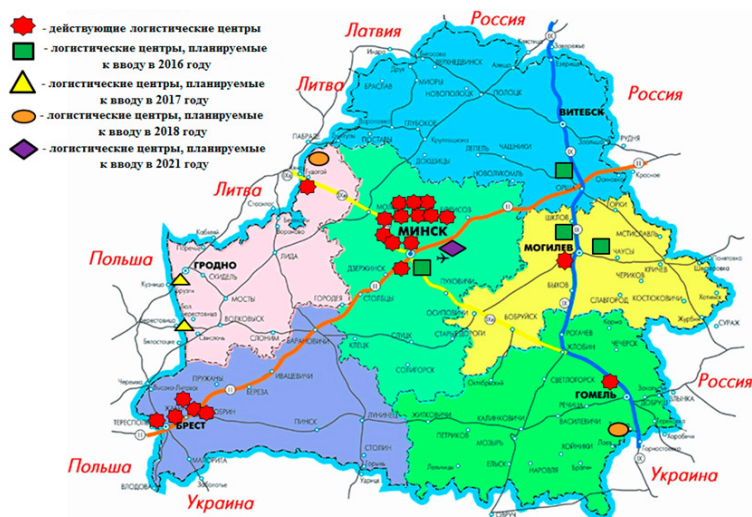


Рисунок 1 – Схема размещения логистических центров в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь

структуры спроса, отказ многих девелоперов от строительства новых объектов складского назначения. Рентабельность логистических услуг, оказываемых логистическими операторами в Республике Беларусь, остается в большинстве случаев крайне низкой, а складские площади – заполненными только на 40–60% [5]. Привлекательность инвестирования в строительство логистических центров в Беларуси за последний год значительно уменьшилась, что связано с падением спроса на складские услуги, снижением ставок аренды, а также значительным снижением стоимости ответственного хранения и других логистических услуг.

Транспортно-логистические центры и операторы в Беларуси характеризуются относительно низкой комплексностью услуг: этот показатель оценивается в 25% по республике против 73% по странам Европейского союза. В настоящее время совокупность работ, выполняемых в логистических центрах Европейского союза, существенно отличается от совокупности работ центров нашей страны: 72 функции логистического центра в соответствии с белорусскими нормами при наличии более чем 770 функций в мировой практике логистического процесса [6]. Данные показатели свидетельствуют о некоторых особенностях ведения бизнеса в Беларуси. В частности, собственники белорусских транспортно-логистических центров в первую очередь преследуют цель скорейшего возврата финансовых вложений (в условиях высоких процентных ставок на кредиты и больших инвестиционных рисков). Поэтому они предпочитают более высокомаржинальные услуги, нежели использование долгосрочных программных продуктов.

Большинство компаний, которые инвестировали в белорусскую логистику, занимаются в основном складской недвижимостью, они не приводят за собой логистических операторов, а нацелены на дальнейшую продажу недвижимости или сдачу в аренду [7, с. 68]. Иногда складские помещения проектируются без учета специфики товаров, которые в последующем будут в них размещаться.

В мировой бизнес-практике считается, что сфера логистики является рынком совершенной конкуренции, поскольку здесь присутствует большое количество компаний, предлагающих примерно одинаковые услуги. Преимущества же операторам на рынке логистических услуг дают их качество и ориентированность на потребностей клиента, а также активная работа, направленная на продвижение данных услуг. Однако в настоящее время в Республике Беларусь не наблюдается высокой конкуренции в сфере логистики. Если в Литве, например, на 1 тыс. кв. м площадей логистических центров приходится 2,8 транспортного экспедитора или логиста, то в Беларуси на такой же площадке оперируют 0,35 человека [8, с. 93].

В перспективах развития логистического бизнеса в Беларуси также можно выделить аутсорсинг – передачу логистических функций сторонним независимым организациям: 3PL- и 4PL-провайдерам. Его доля на рынке транспортно-логистических услуг республики сегодня составляет не более 3% (для сравнения: в Европейском союзе – 65%, в Китае – 48%, в России – 23%) [6].

В настоящее время в Республике Беларусь наблюдается нехватка логистических операторов высокого уровня (4PL-операторов). Логистические провайдеры четвертого уровня являются интеграторами логистических цепей, которые специализируются на управлении цепями поставок, логистическом планировании и консалтинге для сетевых структур компаний. Они также следят за бесперебойностью процессов во всей цепи поставок и информационным взаимодействием между клиентами. Следует отметить, что использование услуг 4PL-оператора способствует снижению операционных логистических затрат предприятия до 15% за счет увеличения операционной эффективности и сокращения расходов на поставку посредством полного аутсорсинга логистической системы [7, с. 133].

Согласно существующим экспертным оценкам, в случае если бы 5% грузов (порядка 700 000 т), перемещаемых через территорию Республики Беларусь в страны Евразийского экономического союза и СНГ, пере-



	Количество каботажных перевозок	Количество дней на совершение каботажной перевозки	Территория осуществления каботажной перевозки
I этап (2016–2017 гг.)	1	В течение 3 дней после завершения международной перевозки из страны, не являющейся членом Союза	В попутном направлении на территории определенных областей
II этап (2018–2019 гг.)	1	В течение 7 дней после завершения международной перевозки из страны, не являющейся членом Союза	В попутном направлении на территории определенных областей
III этап (2020–2024 гг.)	1	В течение 7 дней после завершения международной перевозки	В попутном направлении на территорию любых областей
IV этап (с 2025 г.)	3	В течение 7 дней после завершения международной перевозки	На территорию любых областей

Рисунок 2 – Этапы либерализации каботажных перевозок грузов в ЕАЭС

рабатывались в логистических центрах страны и в оптимальные сроки доставлялись грузополучателю уже белорусскими перевозчиками, то дополнительная выручка этих перевозчиков могла бы составить порядка 50 млн евро в год. Это, в свою очередь, обеспечило бы 6–7% прироста экспортной выручки нашей страны по услугам грузового автотранспорта [6].

С 1 января 2016 г. начинается первый этап реализации программы либерализации каботажных перевозок грузов в Евразийском экономическом союзе, который продлится до 31 декабря 2017 г. Эта мера предполагает доступ транспортных компаний к внутреннему рынку грузоперевозок всех стран ЕАЭС, сокращение порожних пробегов, снижение транспортных издержек потребителей услуг грузового автомобильного транспорта. После завершения международной доставки грузов из государств, не являющихся членами ЕАЭС, в попутном направлении в государство регистрации разрешается одна каботажная перевозка на территории Беларуси (Гомельская, Могилевская или Витебская области), России (для перевозчиков из Беларуси – по территории Брянской, Псковской или Смоленской области), Армении (Арагацотн, Лори или Тавуш), Кыргызстана (Талаская, Чуйская или Иссык-Кульская области) [9]. Либерализация перевозок в рамках Евразийского экономического союза необходима для успешной реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь. На рисунке 2 представлены подробно все этапы программы либерализации каботажных перевозок грузов в ЕАЭС.

На объемы международных грузоперевозок значительное влияние оказывает эффективность работы таможенных органов. В рейтинге Всемирного банка «Ведение бизнеса – 2016» по разделу «Международная торговля» Республика Беларусь занимает 25-ю позицию из 189 стран, опередив все государства ЕАЭС: Армения находится на 29-м месте, Кыргызстан – на 83-м, Казахстан – на 122-м, Россия – на 170-м [11]. Данный результат стал возможным благодаря целенаправленной работе таможенных органов Республики Беларусь по реализации комплекса мер развития таможенной инфраструктуры, снижению временных затрат при экспорте и импорте товаров, сокращению количества документов, необходимых для таможенных целей. В 2016 г. перед таможенными органами Беларуси стоят задачи повышения транзитной привлекательности государства, обеспечение безопасности при трансграничном

перемещении товаров, внедрение новейших информационных технологий, улучшение качества и результативности таможенного администрирования.

### Заключение

Для развития транспортно-логистических услуг в контексте реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь необходимо:

- повышение инвестиционной привлекательности транспортно-логистической отрасли;
- ускоренное формирование рынка 3PL-услуг и переход к концепции 4PL (создание системного интегратора в области логистики);
- содействие развитию конкуренции на рынке логистических услуг;
- комплексное логистическое обслуживание поставок товаров;
- активное участие в глобальных инфраструктурных проектах, таких как «Экономический пояс Шелкового пути», и международном автомобильном коридоре «Западная Европа – Западный Китай»;
- последовательная либерализация перевозок в Евразийском экономическом союзе;
- разработка и внедрение информационных и информационно-управляющих технологий в сфере транспорта и логистики, а также пограничного, таможенного и иных видов контроля.

### Список литературы

- [1] Минтранс подвел итоги работы в 2015 году [Электронный ресурс] / Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.mintrans.gov.by/ru/news-ru/view/mintrans-podvel-itogi-raboty-v-2015-godu-2657-2016/>. – Дата доступа: 02.02.2016.  
Mintrans podvel itogi raboty v 2015 godu [Electronic resource] / Ministerstvo transporta i kommunikatsiy Respubliki Belarus'. – Mode of access: <http://www.mintrans.gov.by/ru/news-ru/view/mintrans-podvel-itogi-raboty-v-2015-godu-2657-2016/>. – Date of access: 02.02.2016.
- [2] О работе транспорта в 2015 году [Электронный ресурс] / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Режим доступа:

- [http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/otrasli-statistiki/transport-i-svyaz/operativnaya-informatsiya\\_2/o-rabote-transporta/o-rabote-transporta-v-2015-godu/](http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/otrasli-statistiki/transport-i-svyaz/operativnaya-informatsiya_2/o-rabote-transporta/o-rabote-transporta-v-2015-godu/). – Дата доступа: 18.02.2016.
- O rabote transporta v 2015 godu [Electronic resource] / Natsional'nyy statisticheskiy komitet Respubliki Belarus'. – Mode of access: [http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/otrasli-statistiki/transport-i-svyaz/operativnaya-informatsiya\\_2/o-rabote-transporta/o-rabote-transporta-v-2015-godu/](http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/otrasli-statistiki/transport-i-svyaz/operativnaya-informatsiya_2/o-rabote-transporta/o-rabote-transporta-v-2015-godu/). – Date of access: 18.02.2016.
- [3] Объем перевозок грузов контейнерными поездами по Белорусской железной дороге в сообщении Китай – ЕС – Китай в 2015 году увеличился в 1,4 раза [Электронный ресурс] / Белорусская железная дорога. – Режим доступа: [http://www.rw.by/corporate/press\\_center/news\\_of\\_cargo\\_carriers/2016/01/ob\\_em\\_perevozok\\_gruzov\\_kontej8/](http://www.rw.by/corporate/press_center/news_of_cargo_carriers/2016/01/ob_em_perevozok_gruzov_kontej8/). – Дата доступа: 17.02.2016.
- Ob'yem perevozok gruzov konteynernymi poyezdami po Belorusskoy zheleznoy doroge v soobshchenii Kitay – YeS – Kitay v 2015 godu uvelichilsya v 1,4 raza [Electronic resource] / Belorusskaya zheleznyaya doroga. – Mode of access: [http://www.rw.by/corporate/press\\_center/news\\_of\\_cargo\\_carriers/2016/01/ob\\_em\\_perevozok\\_gruzov\\_kontej8/](http://www.rw.by/corporate/press_center/news_of_cargo_carriers/2016/01/ob_em_perevozok_gruzov_kontej8/). – Date of access: 17.02.2016.
- [4] В строительство логцентров привлечено более 4,6 трлн руб. [Электронный ресурс] / «Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов «БАМЭ – Экспедитор». – Режим доступа: <http://www.baif.by/novosti/v-stroitelstvo-logtsentrov-privlecheno-bolee-4-6-trln-rub/>. – Дата доступа: 19.02.2016.
- V stroitel'stvo logtsentrov privlecheno boleye 4,6 trln. rub. [Electronic resource] / «Tsentr povysheniya kvalifikatsii rukovodyashchikh rabotnikov i spetsialistov «BAME – Ekspeditor». – Mode of access: <http://www.baif.by/novosti/v-stroitelstvo-logtsentrov-privlecheno-bolee-4-6-trln-rub/>. – Date of access: 19.02.2016.
- [5] Курочкин, Д.В. III ежегодное исследование современной логистической инфраструктуры (по итогам 2015 г.) [Электронный ресурс] / Д.В. Курочкин // Техновиза интралогистик. – Режим доступа: [http://www.tehnoviza.by/assets/files/Исследование\\_ЛЦ\\_2016\\_Беларусь.pdf](http://www.tehnoviza.by/assets/files/Исследование_ЛЦ_2016_Беларусь.pdf). – Дата доступа: 17.02.2016.
- Kurochkin, D.V. III ezhegodnoye issledovaniye sovremennoy logisticheskoy infrastruktury (po itogam 2015 g.) [Electronic resource] / D.V. Kurochkin // Tekhnoviza intralogistik. – Mode of access: [http://www.tehnoviza.by/assets/files/Issledovanie\\_LC\\_2016\\_Belarus'.pdf](http://www.tehnoviza.by/assets/files/Issledovanie_LC_2016_Belarus'.pdf). – Date of access: 17.02.2016.
- [6] Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы [Электронный ресурс] / БелИСА. – Режим доступа: [http://belisa.org.by/pdf/Publ/Art3\\_i32.pdf](http://belisa.org.by/pdf/Publ/Art3_i32.pdf). – Дата доступа: 15.02.2016.
- Razvitiye tranzitnogo potentsiala Respubliki Belarus' v usloviyakh formirovaniya ee transportno-logisticheskoy sistemy [Electronic resource] / BelISA. – Mode of access: [http://belisa.org.by/pdf/Publ/Art3\\_i32.pdf](http://belisa.org.by/pdf/Publ/Art3_i32.pdf). – Date of access: 15.02.2016.
- [7] Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности: материалы III Международ. заоч. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 ноября 2015 г. / Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ; редкол.: В.В. Апанасович (гл. ред.) [и др.]. – Минск: БГАТУ, 2015. – 336 с.
- Logisticheskiye sistemy i protsessy v usloviyakh ekonomicheskoy nestabil'nosti: materialy III Mezhdunar. zaoch. nauch.-prakt. konf., Minsk, 26–27 noyabrya 2015 g. / Institut biznesa i menedzhmenta tekhnologiy BGU; redkol.: V.V. Apanasovich (gl. red.) [i dr.]. – Minsk: BGATU, 2015. – 336 p.
- [8] Иванюк, Т. Больше, чем лучший маршрут / Т. Иванюк // Экономика Беларуси. – 2014. – №2. – С. 92–97.
- Ivanyuk, T. Bol'she, chem luchshiy marshrut / T. Ivanyuk // Ekonomika Belarusi. – 2014. – No. 2. – P. 92–97.
- [9] Либерализация каботажных перевозок грузов в ЕАЭС начнется с 1 января 2016 года [Электронный ресурс] / Клуб логистов. – Режим доступа: <http://www.logists.by/news/view/liberalizatsiya-kabotazhnyh-perevozok-v-eaes-nachnetsya-s-2016-goda>. – Дата доступа: 14.02.2016.
- Liberalizatsiya kabotazhnykh perevozok gruzov v YeAES nachnetsya s 1 yanvarya 2016 goda [Electronic resource] / Klub logistov. – Mode of access: <http://www.logists.by/news/view/liberalizatsiya-kabotazhnyh-perevozok-v-eaes-nachnetsya-s-2016-goda>. – Date of access: 14.02.2016.
- [10] Транспорт Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] / Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82.pdf>. – Дата доступа: 15.02.2016.
- Transport Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza [Electronic resource] / Yevraziyskaya ekonomicheskaya komissiya. – Mode of access: <http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82.pdf>. – Date of access: 15.02.2016.
- [11] 25-я позиция в рейтинге Всемирного банка [Электронный ресурс] / «Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов «БАМЭ – Экспедитор». – Режим доступа: <http://www.baif.by/novosti/25-ya-pozitsiya-v-reitinge-vsemirnogo-banka/>. – Дата доступа: 18.02.2016.
- 25-ya pozitsiya v reytinge Vsemirnogo banka [Electronic resource] / «Tsentr povysheniya kvalifikatsii rukovodyashchikh rabotnikov i spetsialistov «BAME – Ekspeditor». – Mode of access: <http://www.baif.by/novosti/25-ya-pozitsiya-v-reitinge-vsemirnogo-banka/>. – Date of access: 18.02.2016.