

Целью любой логистики является перемещение товара/услуги из точки А в точку Б, то есть от производителя до конечного потребителя. Главным критерием, к которому все стремятся, является выполнение своих обязанностей в максимально короткие сроки и в необходимом количестве при минимальных затратах. Если вопрос возникает по обеспечению предприятия материальными ресурсами, то этим, как правило, занимается закупочная область логистики, задачами которой являются выявление потребности предприятия в конкретные сроки, анализ рынков товаров и поставщиков путем выявления лучшего, исходя из имеющихся критериев, а затем совершение закупок и организация получения ресурсов [3, с. 298].

Таким образом, можно сделать вывод, что логистическая сфера деятельности составляет основу экономики государства. Существующие задачи в Стратегии экономической безопасности России являются выполнимыми функциями логистики. Логистика поддерживает высокотехнологичный малый и средний бизнес. Логистика как отрасль является перспективным высокотехнологичным сектором экономики. При этом, несмотря на то что логистика является фактором экономической безопасности, она может быть подвержена внешним угрозам.

Список использованных источников

1. Баширзаде Р. Р. Факторы устойчивого развития транспортно-логистической инфраструктуры городской агломерации // Экономика и предпринимательство. – 2021. - №6 (131). – С. 471-478.
2. Гудкова, О. В. Информационная безопасность предприятия: угрозы и вызовы в условиях цифровизации / О. В. Гудкова, Я. Г. Тананыкина // Экономика. Социология. Право. – 2020. – № 4(20). – С. 9-14. – EDN YZUWBE.
3. Пястолов О. А., Арустамов Э. А., Самолетов Р. В. Обеспечение безопасности международной торговли на основе цифровой логистики в условиях пандемии // Отходы и ресурсы. – 2021. - №4. – С. 289-299.
4. Гудкова, О. В. Транспортная логистика : учебное пособие / О. В. Гудкова, Л. В. Ермакова, Н. Н. Ковалева. – Брянск : Брянский государственный университет имени академика И.Г. Петровского, 2020. – 160 с. – ISBN 978-5-9734-0362-1. – EDN VEFZKG..
5. Кузнецова А. Г. Реверсивная логистика в системе циркулярной экономики: теоретический аспект // Журнал социологических исследований. – 2021. - №2. – С. 14-21.

УДК 656.073

ПРОЦЕССЫ ИНТЕГРАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В МЕЖДУНАРОДНУЮ ЛОГИСТИКУ

И.А. Кулаков, Л.О. Кулакова

Брестский государственный технический университет, Республика Беларусь, г. Брест
kulakou1965@mail.ru, lejla67@mail.ru

Аннотация: Статья посвящена изучению процессов развития белорусской транспортной системы на современном этапе. Рассмотрены важнейшие проблемы и тенденции формирования республиканской транспортно-складской логистики, основные и перспективы интеграции в международную транспортную систему на основе анализа динамики ключевых показателей за 2020-2021 гг.

Ключевые слова: международные перевозки, глобализация, интеграция, международная логистика, транспортно-логистические услуги, цифровизация потоков.

Abstract: The article is devoted to the study of the development processes of the Belarusian transport

system at the present stage. The most important problems and trends in the formation of the republican transport and warehouse logistics, the main and prospects for integration into the international transport system are considered based on an analysis of the dynamics of key indicators for 2020-2021.

Keywords: international transportation, globalization, integration, international logistics, transport and logistics services, digitalization of flows.

Несмотря на грянувший политический и ожидаемый финансовый кризис, главенствующей тенденцией мировой экономики будет оставаться ее глобализация, сопровождающаяся всё более возрастающими объемами международных перевозок, а, следовательно, – ростом технологического потенциала транспортно-складской системы. Транспортная логистика объединяет науку и практическую деятельность в сфере комплексного синтеза транспортного и логистического видов деятельности предприятий с целью оказания транспортно-логистических услуг другим субъектам хозяйствования. Международная транспортная логистика представляет собой систему управления материальными потоками из одного пункта в другой по рационально организованному трансграничному маршруту [1].

Процессы интеграции мировой экономики и масштабирование бизнеса приводят к образованию мегалогистических систем и глобализации цепей поставок. Международная логистическая система укрупняется, усложняется, требует решения множества комплексных задач, таких как дислокация производства и баз распределения, оптимизация выбора видов и маршрутов транспорта, сервиса, рационализация управления запасами, создание и внедрение соответствующих информационных систем, что в свою очередь, предполагает новые концепции логистического управления.

В той или иной степени вышеназванные проблемы исследовались в работах белорусских ученых, авторов целого направления оптимизации – «greedy-теории», – М.М. Ковалева и В.М. Котова. Отдельные аспекты международной транспортной логистики освещены в работах А.А. Королевой и А.А. Дутиной, Е.Г. Елфимовой, Р.Б. Ивутья, А.В. Черновалова, Т.Р. Киселя, В.Ф. Медведева, И.А. Елового и др.

Много и не раз было сказано о недостаточно реализованном на сегодняшний день международном транзитном потенциале Беларуси как страны, испытывающей дефицит многих природных ресурсов, с одной стороны, и имеющей экономически весьма выгодную геолокацию на пересечении важнейших транспортных коридоров, соединяющих страны ЕС с ЕАЭС и Китаем, государства Черноморского и Балтийского побережья, – с другой. Таким образом, данная проблема, безусловно, носит стратегический и приоритетный характер, хотя понятно, что на текущем политическом фоне она многократно усложняется. Развитость, инновационность, соответствие всем международным стандартам и нормам транспортно-логистической системы – это те необходимые условия, выполнение которых позволит Беларуси достичь мирового уровня конкурентоспособности в сфере перевозок и привлечёт международные транзитные грузопотоки, а, следовательно, обеспечит валютные поступления и дополнительные рабочие места. Транспортно-логистические услуги играют важную роль в экономике любого государства, однако наиболее осязаемое влияние на формирование ВВП доходы

от них оказывают в транзитных национальных экономиках, в том числе, Беларуси: Литве – 14 %, Польше – 15 %, Германии – 17 %, Сингапуре – 37 %, Беларуси – 5,8 % от ВВП. Кроме того, необходимо отметить, что в полной себестоимости конечной продукции логистические издержки «вешают» в мире в среднем лишь 11 %, в США и Канаде – 10 %, а в странах ЕАЭС – около 20–25 % [1].

В структуре совокупного грузооборота Беларуси международные перевозки составляют около 76 %, в общем пассажирообороте – 27 %. В 2021 г. экспорт транспортных услуг достиг исторического максимума за годы самостоятельности страны, а именно, – 4,3 млрд долларов США.

Общий грузооборот в Беларуси за 2021 г. составил 119 млрд т-км, было транспортировано 385 млн т грузов. Положительная динамика грузооборота явилась результатом диверсификации логистической деятельности и выстраивания современной архитектуры логистических цепочек [2].

Согласно официальной информации Белорусской железной дороги, в 2020 г. было выполнено 1,002 млн ДЭФ (20-футовый эквивалент контейнера) контейнерных перевозок. 55 % от общего объема составили транзитные перевозки по маршруту Китай – Европа – Китай, или в абсолюте 550,8 тыс. ДЭФ. Ещё более успешным стал прошедший 2021 г., когда контейнерные грузоперевозки между Европой и Китаем достигли уровня 1,46 млн ДЭФ (20-футовый эквивалент контейнера), что превысило показатели 2020 г. на 29 % [3].

Глобализация и международная торговля позволяют крупным игрокам мирового рынка получать дополнительные выгоды от размещения производств в государствах с низкой стоимостью труда, невысокими ставками налогов и относительно дешевыми ресурсами.

Создание глобальных логистических цепей и каналов поставок предполагает качественно новый уровень управления международными бизнес-процессами, основанный на комплексном, системном подходе, всеобъемлющей цифровизации и, следовательно, высочайшем уровне квалификации вовлеченных специалистов и менеджеров.

Одним из заметных трендов в области международной торговли в последние годы стал стремительный рост трансграничной электронной торговли. Учитывая, что доля Китая в мировой трансграничной электронной торговле составляет 40 %, Беларусь заинтересована в организации в «Великом камне» двусторонней зоны трансграничной электронной торговли и обслуживающей ее системы трансграничной оплаты.

Сегодня в Республике Беларусь функционирует 55 логистических центров, суммарная складская площадь которых составляет около 700 тыс. м². Цифровая трансформация товарных и сопровождающих потоков в МТЛЦ набирает темпы, – вводится электронный документооборот в международных сообщениях, уже используются 31 электронные формы товаросопровождающих и коммерческих документов, создается единая цифровая платформа логистических систем посредством интеграции с международными информационными системами. Белорусская железная дорога продолжает внедрять электронные юридически значимые перевозочные документы с электронной цифровой подписью, совершенствует информационную систему «Электронная перевозка», с помощью которой

осуществляется централизованная печать накладных СМГС в режиме online. В дальнейшем цифровизация белорусской железной дороги обеспечит: non stop-отслеживание каждого контейнера; высокую скорость таможенного оформления; полную гармонизацию с европейской системой управления железнодорожным движением ERTMS.

Ожидается, что цифровизация, согласно договоренностям в рамках программ ЕАЭС, казахских, российских, белорусских дорог приведёт к ускорению обработки и прохождения контейнеров, минимизации расходов и увеличению пропускной способности дорог.

Список использованных источников

1. Королева А.А., Дутина А.А. Международная транспортная логистика: конкурентные позиции Беларуси: монография / А.А. Королева, А.А. Дутина. Мн: Изд. Центр БГУ, 2020. 143 с.
2. Белорусский информационно-аналитический ресурс / Транспортно-транзитный потенциал Европы и Азии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://transport-tranzit.by/eksport-transportnyh-uslug-belarusi/>. – Дата доступа: 12.03.2022.
3. Статистика по железнодорожным контейнерным перевозкам по Новому Шелковому пути за 2021 год [Электронный ресурс]. URL: <https://infotrans.by/2022/01/17/statistika-po-zheleznodorozhnym-kontejnernym-perevozkam-po-novomu-shelkovomu-puti-za-2021-god/>. – Дата доступа : 14.03.2022).

УДК 338.339

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ЭКСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

А.А. Лазутченкова

Научный руководитель: к.э.н., доц. И.А. Тачкова

ФГБОУ ВО «Брянский государственный университет имени академика И.Г. Петровского,
г. Брянск
alazutchenkova@yandex.ru

Аннотация: в статье рассмотрены преимущества геополитического положения России и потенциал в транзите. Изучена транспортно-логистическая система страны. Подвергнуты анализу основные торговые партнеры России, в динамике показаны основные товары, экспортируемые из России. Определены преимущества и недостатки основных видов транспорта, используемых в транспортной системе страны. Исследованы основные проблемы, имеющиеся в логистическом сервисе, предложены пути их решения в современных условиях хозяйствования.

Ключевые слова: логистика, транспорт, экспорт, логистический сервис, транспортная логистика, экономика, товар, услуги, внешнеэкономическая деятельность.

Abstract: the article examines the advantages of Russia's geopolitical position and potential in transit. The transport and logistics system of the country is studied. The main trading partners of Russia are analyzed, the main goods exported from Russia are shown in the dynamics. The advantages and disadvantages of the main types of transport used in the transport system of the country have been determined. The main problems existing in the logistics service are investigated, and the ways of their solution in modern economic conditions are proposed.

Keywords: logistics, transport, export, logistics service, transport logistics, economics, goods, services, foreign economic activity.