

В. В. Зазерская
Брестский государственный технический университет
АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В МИРОВУЮ
ЭКОНОМИКУ

V. V. Zazerskaya
Brest State Technical University
CURRENT PROBLEMS OF ECONOMIC INTEGRATION
OF THE LOGISTICS SYSTEM OF THE REPUBLIC OF BELARUS TO
THE WORLD ECONOMY

Аннотация. Статья посвящена анализу экономической интеграции логистической системы Беларуси в мировую экономику в условиях постпандемии и экономических санкций. Описано воздействие программных мероприятий на уровень функционирования логистической системы и транзитного потенциала. Сделан вывод о трансформации логистических цепочек на восточное, замене автомобильных перевозок морскими и ж/д перевозками по направлениям с возросшими барьерами.

Annotation. The article is devoted to the analysis of the economic integration of the logistics system of Belarus into the world economy in the context of the post-pandemic and economic sanctions. The impact of program activities on the level of functioning of the logistics system and transit potential is described. The conclusion is made about the transformation of logistics chains to the east, the replacement of road transport by sea and railway transport in areas with increased barriers.

Ключевые слова: ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА, ГРУЗООБОРОТ, ИНТЕГРАЦИЯ.

Keywords: LOGISTICS SYSTEM, CARGO TURNOVER, INTEGRATION.

Важным условием экономического роста любой страны является формирование эффективной логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности. Логистическая деятельность охватывает все отрасли экономики и оказывает существенное влияние на повышение ее эффективности. Работа по созданию логистической инфраструктуры и эффективному ее использованию в рамках программного управления. Для совершенствования логистической системы в нашей стране были реализованы мероприятия Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года, Программы развития логистической системы Республики Беларусь до 2015 года, Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы [1–3].

Целями данных документов являлись разработка основных направлений развития логистической системы Республики Беларусь, создание организационной схемы размещения логистических центров, формирование благоприятных условий для привлечения инвестиций в создание объектов и инфраструктуры логистической системы.

Необходимость развития логистической системы Республики Беларусь обусловлена интеграцией страны в общемировые товарные потоки. Международные автомобильные перевозки выполняются в соответствии с разрешениями на проезд по территории иностранных государств. Такие разрешения предусматриваются межправительственными соглашениями с иностранными государствами о международном автомобильном сообщении, которые относятся к международным договорам Республики Беларусь и являются обязательными для их соблюдения на ее территории. Такие соглашения заключены между Республикой Беларусь и 46 государствами. В соглашениях устанавливаются виды разрешений и определяются виды перевозок, для выполнения которых разрешение не требуется.

По итогам работы за прошлый год основные показатели социально-экономического развития транспортного комплекса имеют в целом стабильную динамику (рисунок 1). ВДС транспорта составила 101,4 %, что больше на 9,8 % 2020 г. В ВВП она составляет 5,0 %. Численность занятых на транспорте ежегодно снижается в среднем на 4 тыс. чел. и к 2021 г. составила 260,8 тыс. чел., что составляет 6,1 % занятых на транспорте к общей численности занятого населения.



а) Валовая добавленная стоимость транспорта; б) Численность занятых на транспорте
Рисунок 1 – Транспорт в основных социально-экономических показателях, % [4]

В Беларуси зарегистрировано более 16,5 тыс. транспортных средств, способных осуществлять международные грузоперевозки (около 3 тыс. субъектов хозяйствования).

Функционирует 61 логистический центр, общая складская площадь которых составляет порядка 700 тыс. м². Объем логистических услуг в 2021 г. составил 354,2 млн руб. (103,5 % к 2020 г.), объем логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории Республики Беларусь напротив снизился до 39,5 млн руб. (73,8 % к 2020 г.), а объем транспортно-экспедиционных услуг увеличился до 1735,9 млн. руб. (130 % к 2020 г.).

В таблице 1 представлен грузооборот Республики Беларусь по видам транспорта. Как видно из таблицы, основной объем грузооборота общего сообщения выполняется автомобильным транспортом – 40,2 %, железнодорожным транспортом – 33,4 % от общего грузооборота, однако в международном сообщении преобладает железнодорожный транспорт – 24,3 % против автомобильного – 4,2 %.

Таблица 1 – Грузооборот по видам транспорта, тыс. тонн, [4]

	2017	2018	2019	2020	2021
Все виды транспорта	439 471	455 503	427 849	398 676	384 895
в том числе:					
трубопроводный	124 430	125 217	118 364	111 208	99 032
из него транзит	88 711	87 961	80 745	77 818	63 736
железнодорожный	146 295	157 164	145 531	124 955	128 597
из него в международном сообщении	112 785	121 326	109 520	89 355	93 591
из него транзит	39 082	48 669	39 119	26 259	27 222
автомобильный	166 671	170 876	161 686	159 785	154 804
из него международные перевозки	14 001	14 972	16 461	16 241	16 502
из них транзит	2 849	2 985	3 284	3 157	3 252
внутренний водный	2 019	2 195	2 241	2 696	2 426
воздушный	55	52	28	32	36

По данным Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «БАМАП», грузо-перевозчики обеспечивают 98 % валютных поступлений в объеме экспорта услуг автомобильного транспорта. По данным таблицы 2, наблюдается рост объема экспорта транспортных услуг после рецессии, вызванной пандемией. При общей тенденции к незначительному росту объема экспорта (2018 г. – 16 %, 2019 г. – 6%, 2020 г. – 0,7 %) автомобильный транспорт в 2021 г. показал значительные темпы роста – 21,7 %, тем не менее остальные виды транспорта не показывают таких результатов. Железнодорожный транспорт показал рост темпов экспорта в 7,9 % в 2021 г., однако на уровень 2019 г. так и не вышел. Так, постепенно замедляются темпы роста в трубопроводном транспорте и перевозке пассажиров.

Таблица 2 – Экспорт транспортных услуг (по данным Национального банка Республики Беларусь; миллионов долларов США), [4]

	2017	2018	2019	2020	2021
Экспорт транспортных услуг	3 520,2	3 923,4	4 018,6	3 684,0	4 373,6
перевозка грузов	2 876,4	3 234,2	3 261,7	3 216,6	3 810,4
железнодорожный транспорт	761,7	916,7	927,4	840,8	907,1
автомобильный транспорт	1 126,1	1 306,6	1 382,1	1 392,8	1 695,4
воздушный транспорт	33,6	45,9	42,6	67,2	67,3
морской транспорт	286,6	324,1	282,4	320,9	628,5
трубопроводный транспорт, передача электроэнергии и другие виды транспорта	668,4	640,9	627,2	594,9	512,1
перевозка пассажиров	323,5	337,7	389,1	187,1	234,7
железнодорожный транспорт	68,5	70,8	71,0	11,1	26,2
автомобильный транспорт	14,0	15,8	18,7	8,6	9,4
воздушный транспорт	241,0	251,1	299,4	167,4	199,1

Одним из необходимых условий для наращивания транзитных перевозок и беспрепятственного транзита грузов является развитая логистическая система. Так, например, через грузовой комплекс «Козловичи» проходит практически четверть из более чем 2 млн транспортных средств, которые были оформлены в Беларуси. Увеличению потока грузовых автомобилей способствовало важное нововведение – принцип одного окна: таможня в пункте пропуска оформляет и товаросопроводительные документы, и паспорт водителя, предъявляющего их.

COVID-19 и западные санкции вызвали необходимость выстраивать новые логистические цепочки на восточном направлении. Все больше грузов идет в/через Россию, страны СНГ и Азии. Интегрированию логистической системы республики в мировую экономику и повышение транзитно-логистического потенциала государства продолжают способствовать реализация преимуществ географического положения страны, рациональное использование существующих транспортных сетей, расположение логистических центров, обеспечивающих кратчайший путь и минимальные временные рамки прохождения грузов между странами ЕС и Азиатско-Тихоокеанского региона, а также предоставляющих широкий перечень логистических услуг для контрагентов международных цепей поставок. Таким образом, реализация вышеуказанных программных документов по развитию логистической системы подготовила основу для развития логистического рынка и его способность на трансформацию. В целях интеграции в глобальные логистические схемы товародвижения в Республике Беларусь созданы две особые экономические зоны – Китайско-Белорусский парк «Великий камень» и «Бремино-Орша». В настоящее время на территории Китайско-Белорусского индустриального парка с участием китайской корпорации «Чайна Мерчантс Групп» сдана в эксплуатацию первая очередь логистического центра, а в пос. Болбасово Оршанского района ООО «Бремино групп» реализуется инвестиционный проект по строительству мультимодального промышленно-логистического комплекса. Перевозка белорусской продукции в третьи страны осуществляется как через морские порты, так и через наземную транспортную инфраструктуру России. В 2021 г было подписано межправительственное соглашение о перевозке и перевалке белорусских нефтепродуктов, предназначенных на экспорт в третьи страны, через российские порты Оля, Астрахани, Махачкалы. Это позволяет выйти на рынки Ирана и Индии, восстановить поток, который раньше шел через порты стран Балтии.

Приоритетное значение получают интермодальные перевозки, концентрирующие на основных направлениях транспорт общего пользования – железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный, а также телекоммуникации. На пересечении основных интермодальных коридоров формируются коммуникационные узлы, которые обеспечивают высокое качество обслуживания и разнообразие оказываемых услуг.

Однако трансформация логистических цепочек еще не привела к восстановлению грузооборота, который в январе–августе 2022 г. снизился на 24,7 % до 60,1 млрд тонно-километров, расстояние перевозки грузов возросло с 600 км до 1000 км.

Во II квартале 2022 г. наблюдался рост спроса на грузоперевозки между Беларусью и азиатским регионом. Через Российскую Федерацию работает маршрут Беларусь – Турция, Грузия, Казахстан, Узбекистан, Армения. Отмечен спрос на перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом и в обратном направлении – из Турции, Грузии и Казахстана в Беларусь [5].

Кроме того, в рамках развития коридора Север – Юг Белорусская железная дорога совместно с партнерами запустила курсирование ускоренного поезда по маршруту Беларусь – Россия – Азербайджан. Он позволяет за 7 суток доставлять грузы, производимые в Беларуси, в Азербайджан.

За 7 месяцев 2022 года в пять раз увеличилось количество отправленных контейнерных поездов из Беларуси в Китай. За январь — июль 2022 года объем торговли товарами между Беларусью и Китаем составил 3,07 млрд долларов, что на 10,2 % выше показателя аналогичного периода 2021 года. Причем белорусский экспорт в КНР вырос на 98,9 % до 943,3 млн долларов. Основные точки роста экспорта: калийные удобрения, продовольствие, лесоматериалы, специфические товары [5].

Рынок транспортно-логистических услуг имеет важное значение для экономики Беларуси. В 2021–2022 гг. рынок транспортно-логистических услуг продолжает пребывать в состоянии рецессии, что обуславливается кризисом в мировой экономике, вызванном пандемией COVID-19. Для Республики Беларусь за счет выгодного географического положение особое значение приобретает транзит и поиск новых перспективных рынков транспортных услуг. Транспортные услуги оказываются железнодорожным, автомобильным, воздушным, внутренним водным и трубопроводным видами транспорта. Интегрирование логистической системы республики в мировую экономику возможно при реализации преимуществ географического положения страны, рациональном использовании существующих транспортных сетей, оптимальном расположении логистических центров. Проведена трансформация логистических цепочек с ориентацией на Азию, наметился рост контейнерных перевозок.

Список использованных источников

1. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 29 авг. 2008 г., № 1249 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2022.

2. Об утверждении республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 18 июл. 2016 г., № 560 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2022.

3. Об утверждении Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 28 дек. 2017 г., № 1024 // ЭТАЛОН. Законодательство Республики Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2022.

4. Транспорт в Республике Беларусь. Статистический буклет. – Минск, 2022. – 28 с.

5. Как льготные тарифы помогают транзиту белорусских грузов через Россию [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ilex.by/kak-lgotnye-tarify-pomogayut-tranzиту-belorusskih-gruzov-cherez-rossiyu/>. Дата доступа: 21.10.2022.

Е. В. Зацепина

**Брестский государственный технический университет
НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ
СТРАТЕГИЧЕСКОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ
ОРГАНИЗАЦИЙ**

E. Zatsepina

**Brest State Technical University
DIRECTIONS FOR IMPROVING THE EFFICIENCY OF MANAGING
THE STRATEGIC COMPETITIVENESS OF PRODUCTION ORGANIZATIONS**

Аннотация. На основе модели волновой динамики в статье раскрывается целесообразность обновления активной части основных средств с использованием коэффициента новиз-