

**Куган С. Ф.**, к.э.н., доцент  
УО «Брестский государственный технический университет»,  
г. Брест, Республика Беларусь

## **ТРАНЗИТИВНОСТЬ КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА ЛОГИСТИКИ**

Исследование возможностей развития транзитивной составляющей логистики представляет определенный интерес при оценке степени ее реализации в логистическом потенциале региона или территории. Вопросами транзитивности занимается отрасль знания транзитология – научное направление, изучающее проблемы перехода хозяйственной системы из одного состояния в другое. Под транзитивностью понимается свойство экономики, формирующееся под воздействием новых организационно-экономических связей и форм управления при реализации взаимодействия хозяйствующих субъектов территории [1], а также активизация новых организационных форм и экономических инструментов для осуществления логистической деятельности.

Транзитивность представляется нам фактором, влияющим на направленность, силу и скорость ресурсных потоков, наполняющих логистические процессы и формирующих их потенциал. Свойство транзитивной составляющей логистического потенциала региона представляет собой определенным образом фиксированные показатели переходности логистических процессов. Это позволяет управлять изменениями пропорций между структурными элементами логистической системы.

Причем изменения, как правило, носят множественный характер. Подобные изменения или трансформации обладают уникальной способностью охватывать все уровни логистической системы региона, даже если качества проникновения в систему экономического взаимодействия имеют разную силу (микро-, мезо-, макро- уровни). При этом транзитивность формирует особую предрасположенность участников логистической деятельности к развитию логистического потенциала.

Транзитивные возможности логистической системы характеризуются через систему факторов, определяющих логистические процессы, реализуемые на исследуемой территории. Возникающее в системе взаимодействие подразумевает наличие институциональных воздействий определенного уровня сложности среди участников логистической деятельности, особенно когда речь идет о реализации потенциала.

Система отношений между участниками представляет собой подсистему сложноорганизованной логистической системы. Чем сложнее система, тем важнее транзитивная составляющая логистического потенциала, помогающая логистической системе не только сохраниться во внешней среде, но и реализовать прямые и обратные связи и корреляции во взаимодействии «ресурсы – возможности – потенциал».

Специфика использования потенциала логистики зависит от территории, цели и масштабов логистической деятельности (международные, государственные, межрегиональные, региональные, местные), уровня логистического потенциала, используемых технологий, механизмов взаимодействия и др. Трансформационные процессы в логистике основаны на свойстве большинства систем – стремлению к изменениям. Эти устремления нередко выливаются в комплексные инновационные программы, изменяя в лучшую сторону состояние логи-

стики регионов и страны в целом.

В рамках данного исследования необходимо уточнить характеристики транзитивности, оказывающие определенное влияние на развитие логистического потенциала: динамичность; проектность; нестабильность и временность; множественность путей развития.

Динамические характеристики транзитивной составляющей представляют собой индикаторы изменения системных показателей элементов структуры логистического потенциала территории, характера логистического взаимодействия, темпоральных (временных) признаков преобразований.

Освоение ресурсов и использование резервов субъектами логистической системы может быть различным, но достигаемая цель, в большинстве случаев, одна. Это позволяет разрабатывать проекты их дальнейшего взаимодействия, сохраняя условия во взаимной заинтересованности. В современных условиях непосредственно участники логистического взаимодействия задают способы, темп и поддерживают имеющиеся в их распоряжении ресурсы, обеспечивающие транзитивные процессы. Развитие потенциала в условиях трансформации логистической системы формирует особенности взаимодействия субъектов в части дифференциации их интересов на всех уровнях системы.

Нестабильность и временность логистического взаимодействия зависит от частоты смены внешних условий, оказывающих корректирующее воздействие на деятельность субъектов хозяйствования. Неоднозначность состояния транзитивной составляющей потенциала логистической системы подразумевает, что эти изменения представляют собой не только новые достижения, но и риски, угрозы появления непредвиденных последствий для субъектов системы, вовлеченных в эти изменения.

Множественность путей развития транзитивного взаимодействия напрямую зависит от разнообразия ресурсов, их трансформации в логистических процессах и конкретных инструментов использования. Транзитивные изменения охватывают широкий спектр от микроуровня до масштабов государства и даже транснациональных объединений. И здесь уместно говорить о транзитивной составляющей, так как именно наполненность процессов развития теми или иными видами ресурсов, резервов, возможностей позволяет продолжать процесс развития логистического потенциала территории. Транзитивные процессы способны изменять структуру и состав логистического потенциала территории, однако и сами требуют соответствующего оснащения средствами для реализации переходов.

Рассматривая более детально транзитивную составляющую логистического потенциала, следует отметить, что, по нашему мнению, имеет смысл разбить ее на следующие элементы:

1) географические ресурсы, предполагающие увязку в единое целое территориально разбросанные объекты логистической системы и объединяющие возможности региональных систем. Использование возможностей данного типа характерно для сложноорганизованных систем в период поиска оптимальной формы функционирования и развития в ситуации неопределенности характера и вектора взаимодействия с внешним окружением;

2) информационные ресурсы, формирующие промежуточное состояние в процессах (транзакциях) и использующие современные технологии и коммуникационные средства. Их реализация в логистической системе обеспечивает ее устойчивость, а также возможность непрерывного транзита между субъекта-

ми системы;

3) экономические возможности, предполагающие достижение промежуточных и окончательных (стратегических) целей при реализации логистических процессов в регионах с минимальными транзитными издержками.

Взаимодействие элементов логистической системы территории с учетом влияния транзитивной составляющей логистического потенциала позволяет получить синергетический эффект при развитии экономики региона, а транзитивные процессы могут послужить своеобразным инициатором неиспользуемых до этого времени возможностей.

В современной экономике, в том числе в Республике Беларусь, элементы транзитивной составляющей логистического потенциала формируются под влиянием макроэкономических и организационных условий:

1) Развитие системы логистических связей.

Выгодное экономико-географическое и геополитическое положение Республики Беларусь на пути между динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности – Европейским союзом, Российской Федерацией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона – определили ее роль как ключевого связующего звена в создании новой системы логистических связей на Евразийском континенте. Проходящие по территории Беларуси два международных транспортных коридора, а также общие границы со странами Таможенного союза ЕАЭС (Евразийский экономический союз) способствуют наращиванию транзитного потенциала страны и создают возможности для роста экспорта транспортных услуг.

2) Наращивание Республикой Беларусь объемов транзитных потоков. За 2018 год через белорусскую границу проследовало более 52 млн тонн товаров, что на 10 млн больше, чем в аналогичный период 2017-го – (прирост 20%). Наблюдается заметный рост и в отношении контейнерных перевозок транзитных грузов. В январе-декабре 2018 года по сравнению с аналогичным периодом 2017-го года объемы товаров, перевозимых транзитом через территорию Республики Беларусь железнодорожным транспортом, увеличились на 25% [2].

Усиление роли отдельных территорий и регионов посредством реализации процессов регионализации, происходящих в мире и развивающихся на фоне усиления тенденций возрастания патернализма в виде конкретного государственного протекционизма, произошло за счет обслуживания региональными логистическими системами транзитных потоков. Факторы транзита можно разделить на две большие группы.

Внешние и внутренние факторы «выталкивания» логистической системы территории из состояния стабильности, устойчивости, с одной стороны; и внешние и внутренние факторы «притяжения» системы к новому стабильному, устойчивому состоянию, с другой. Эти факторы можно классифицировать в зависимости от этапов транзитивного перехода логистической системы или в зависимости от масштаба их действия, включая глобальный, национальный и региональный уровни.

Транзитивность логистической системы региона обеспечивает реализацию проектов по развитию логистической инфраструктуры и повышению эффективности ее использования на основе отраслевых и территориальных платформ с учетом специфики регионального развития [3]. Кроме того, для привлечения транзитных потоков в Республике Беларусь приняты и реализуются ряд программных документов: Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы, Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 годы, Национальная программа поддержки и развития экспорта Рес-

публики Беларусь на 2016–2020 годы и др.

3) Изменение показателей внешнеэкономической торговли. Имеет место дальнейшее развитие экономических связей Республики Беларусь с партнерами по ЕАЭС: в сфере взаимной торговли на долю стран ЕАЭС в 2015–2018 гг. приходилось в среднем порядка 45% экспорта и 57% импорта Республики Беларусь (таблица 1).

Беларусь поддерживает торговые отношения более чем с 200 государствами мира. Важнейшими экспортными позициями являются продукты нефтепереработки, калийные удобрения, грузовые автомобили, металлопродукция, тракторы, шины, молочная и мясная продукция, мебель и лесоматериалы.

В импорте наибольшее место занимают энергоресурсы (нефть и природный газ), сырье, материалы и комплектующее (металлы и изделия из них, сырье для химического производства, части машин), технологическое оборудование. Основной торговый партнер Беларуси – Россия, на ее долю приходилось 38,4% белорусского экспорта и 58,9% импорта.

Таблица 1 – Динамика торговли товаров (по методологии статистики внешней торговли), млн долларов США [4]

Показатели	2000	2005	2014	2015	2016	2017	2018	2018 в % к 2017
Оборот	15 972	32 687	77 180	56 952	51 147	63 446	72 135	113,7
Экспорт	7 326	15 979	36 392	26 660	23 573	29 212	33 726	115,5
Импорт	8 646	16 708	40 788	30 292	27 610	34 234	38 409	112,2
Сальдо	-1 320	-729	-4 396	-3 632	-4 073	-5 023	-4 683	-

Второе место в товарообороте занимает Европейский союз, на долю которого приходится 30,2% белорусского экспорта и пятая часть импорта. Основные страны-импортеры белорусской продукции в Евросоюзе: Великобритания, Германия, Нидерланды, Польша, Литва, Латвия, Бельгия, Норвегия. Возрос экспорт во все страны-члены ЕАЭС: в Казахстан – на 32,3%, в Армению – на 8,3%, в Россию – на 0,4%, за исключением Кыргызстана – падение на 2,5%. Достаточно активно в Республике Беларусь развивается экспорт услуг (таблица 2).

Около половины общего объема экспорта занимают транспортные и компьютерные услуги, существенную роль играют также поездки и строительные услуги.

Основными партнерами Беларуси в торговле услугами являются Россия (около 39% экспорта, 41% импорта) и ЕС (31% экспорта, 35% импорта).

4) Регулирование таможенных пошлин. По оценке Всемирного банка, транспортные расходы за тонну-километр от фермы до первичных рынков в 3–5 раз выше, чем от вторичных до внутренних рынков в городах. Причинами являются некачественная дорожная инфраструктура, отсутствие конкурентноспособного подвижного состава, картельные сговоры транспортных компаний и контрольно-пропускные пункты на пути следования.

Таблица 2 – Динамика торговли услугами (по методологии платежного баланса), млн долларов США [4]

Показатели	2000	2005	2014	2015	2016	2017	2018	2018 в % к 2017
Оборот	1 536	3 483	13 431	11 013	11 222	12 616	14 096	111,7
Экспорт	1 000	2 342	7 820	6 637	6 831	7 839	8 721	111,2
Импорт	536	1 141	5 611	4 377	4 390	4 777	5 375	112,5
Сальдо	465	1 201	2 209	2 260	2 441	3 062	3 346	-

Регулирование величины таможенных пошлин в сторону уменьшения в среднем на 5–10%, обеспечило бы не только либерализацию торговли, но и

технологические и организационные изменения в мировой торговле.

Международная таможенная организация (World Customs Organization), членами которой являются 179 стран, обеспечивающих 98% мировой торговли, разработала меры по улучшению таможенных процедур с учетом универсализации и безопасности субъектов таможенной деятельности:

- единый документ, обеспечивающий управление, юридические, технические и административные процедуры обработки международного груза;
- единая модель обработки данных во всех национальных таможнях;
- единая система управления рисками;
- единая структура стандартов безопасности;
- методология исследования временных интервалов прохождения процедур.

Кроме положительных факторов, необходимо отметить и имеющиеся отрицательные моменты для развития транзитивных возможностей логистического потенциала территорий:

- 1) высокие налоговые ставки;
- 2) ограниченный доступ к финансам;
- 3) коррупция;
- 4) несправедливые методы конкурентов;
- 5) низкий уровень образования трудоспособного населения.

Рассмотренные факторы подтверждают важность развития транзитивных возможностей логистической системы с прямыми отношениями между субъектами на региональном, национальном и международном уровнях.

Это подводит нас к выводу о том, что определенный уровень транзитивных возможностей, достигаемый в конкретный момент времени, влияет на макро-, мезо-, и микросреду функционирования бизнеса.

### **Литература**

1. Терминологический словарь библиотекаря по социально-экономической тематике. – СПб.: Рос. нац. биб-ка, 2011. – 136 с.
2. Проценко, И.О. Формирование и реализация потенциала стратегической логистики: дис. д-ра экон. наук: 08.00.05 / И.О. Проценко. СПб., 2006. – 274 с.
3. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг. [Электронный ресурс]: Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 18 июля 2016 г., №560 // Национальный Интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.pravo.by/novosti/novosti-pravo-by/2016/july/10723/> – Дата доступа: 29.01.2019.
4. Внешняя торговля Республики Беларусь / Национальный статистический комитет Республики Беларусь; редколлегия: И. В. Медведева (пред.) [и др.]. – Минск: Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2018. – 389 с.

УДК 658.78

**Пискур Ю. В.**, студентка

УО «Брестский государственный технический университет»

г. Брест, Республика Беларусь

## **ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕРВИСА И ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Логистический сервис представляет собой комплекс логистических услуг, который способствует максимальному удовлетворению спроса потребителей.

Логистическая инфраструктура – это то, с помощью чего осуществляется