

УДК 338.24

## **ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

В. В. Шумская

Научный руководитель: Е. Л. Шишко, ст. преподаватель  
Брестский государственный технический университет  
Республика Беларусь, г. Брест, ул. Московская, 267  
vladasatohina966@gmail.com

*В данной статье рассматриваются основные трудности развития логистического рынка Беларуси. Приведены примеры таких проблем, как дефицит квалифицированного персонала, неразвитость аутсорсинга, стремление белорусов работать за пределами страны. Также в статье рассматриваются проблемы, которые появились в результате санкций европейских государств.*

*Ключевые слова: логистическая система, рынок логистики, рынок услуг, квалифицированный персонал, политика санкций.*

## **PROBLEMS OF LOGISTICS DEVELOPMENT IN THE REPUBLIC OF BELARUS**

V. V. Shumskaya

Scientific supervisor: E. L. Shishko, senior lecturer  
Brest State Technical University  
Republic of Belarus, Brest, Moskovskaya str., 267  
vladasatohina966@gmail.com

*This article examines the main difficulties in the development of the logistics market in Belarus. Examples of such problems as a shortage of qualified personnel, underdeveloped outsourcing, and the desire of Belarusians to work outside the country are given. The article also examines the problems that have arisen as a result of sanctions by European countries.*

*Keywords: logistics system, logistics market, services market, qualified personnel, sanctions policy.*

Важным условием экономического роста любой страны является формирование эффективной логистической системы, охватывающей различные сферы деятельности. Логистическая система Республики Беларусь развивается постепенно и имеет свои определенные достижения и проблемы.

В последние годы рынок логистики испытывает ряд вызовов и проблем: дефицит персонала, рост ставок, минимальная вакантность и запрос на автоматизацию. В 2022 г. в Беларуси действовало 69 логистических центров, а в 2023 г. – 67. При этом площади логистических центров растут, а объемы выполненных услуг падают, что отмечается в аналитическом отчете Министерства транспорта и коммуникаций. Объем логистических услуг сильно упал – с 864 млн руб. до 252 млн руб., упали и доходы. Также отмечается, что склады не оказывают должным образом свои услуги. Например, один из логистических центров практически в полном объеме отдал свои помещения под проведение квестов, другой центр отдал свои два корпуса под индустриальную зону. Причиной этого стал тот факт, что рынок логистики уже несколько лет находится в нестабильном положении. Некоторые компании закрывались и переориентировали свой бизнес не от хорошей жизни. Для того, чтобы не повторялись истории ухода с рынка компаний, нужно постоянно мониторить его состояние. Важно просчитывать все затраты и готовить своих производителей, закупщиков и других участников к тому, что логистика будет дорожать. Логистические операторы назвали главные вызовы развития бизнеса: 1) нарастающий дефицит персонала во всех звеньях логистической системы (при этом до 90 % операций делаются ручным трудом); 2) неразвитость аутсорсинга; 3) рост затрат на аренду обслуживания [6].

Растет стоимость логистических услуг по доставке внутри Беларуси: во втором квартале 2023 г. рост составил 30–40 процентов по сравнению с 2022 г. Это

связано с ростом спроса на услуги логистических операторов, увеличением их затрат, повышением затрат на персонал и транспорт. Кроме того, в 2022 г. некоторые участники рынка демпинговали (демпинг – намеренная продажа товаров по заниженной цене), сформировав низкую базу. В 2024 г. участники рынка ожидают дальнейший рост тарифов на логистические услуги из-за роста аренды и низкой вакантности, а также из-за роста инвестиций в автоматизацию и технику (на что повлиял дефицит квалифицированного персонала) с последующим ростом тарифов. Автоматизация сегодня более доступна, чем поиск и привлечение рабочей силы. Она помогает решить множество проблем, связанных с человеческим фактором в компании, помогает улучшить контакт с клиентами, фиксировать данные, выполнять задачи быстрее и эффективнее, бороться с прокрастинацией (склонность к постоянному откладыванию дел) персонала и работой на стороне, предотвращает хищение информации. Автоматизация многократно снижает зависимость от колебаний на рынке персонала, сдержит затраты на операции, повысит эффективность и качество. А выбор производителей программного обеспечения и техники (например, Россия и Китай) достаточно широк [1].

Есть очень серьезные риски с точки зрения напряжения водительского состава. В 2023 г. эта проблема только начала набирать обороты. Сама модель логистического рынка меняется. Для снижения рисков эксперты советуют приобретать транспорт, используя схему 20 % на привлечение своего транспорта и 80 % на привлечение наемного транспорта. Запросы на услуги аутсорсинга будут расти и развиваться. Это ниша бизнеса, и эти услуги будут дорожать.

Логистические операторы взяли курс на фильтрацию клиентов. Они будут оставлять не только экономически выгодных клиентов, но и договороспособных, с которыми удобно и приятно работать. Сегодня рынок складской логистики – это рынок соискателя. Квалифицированные работники становятся для бизнеса все дефицитнее, а значит, дороже. Растет стоимость привлечения и поиска сотрудников, при этом качество рабочей силы снижается. Ситуации, когда компании не могут обслужить существующий товарный трафик из-за отсутствия работников (грузчиков, кладовщиков, водителей, штабелеров и других), стали не редкостью. Существует угроза для стабильного роста и развития, а в некоторых случаях – стабильного существования бизнеса. Причины нехватки квалифицированного персонала – растущий тренд трудовой миграции в европейские государства и Россию, а также старение населения Республики Беларусь. По мнению экспертов, эти проблемы будут существовать еще долго, они только начали проявляться. Компании решают вопрос с нехваткой персонала, используя разные методы и просчитывая мотивационные модели. Сотрудников привлекают увеличением заработной платы, повышением уровня комфорта рабочего места, обеспечением питания, транспорта (развоз к месту и с места работы) и другим. Комплекс подобных мер снижает текучесть и дефицит квалифицированных кадров. Рост стоимости трудовых ресурсов произошел в 2020 г. и вырос порядка на 18–25 процентов по сравнению с предыдущими годами. На конец 2024 г. и далее прогнозируется дальнейший существенный рост фактической заработной платы занятых в отрасли. Решение проблемы дефицита персонала и увеличения стоимости этого ресурса – самая сложная задача. Нужно достаточно быстро внедрять дополнительную сложную систему мотивации. Здесь важным оказалось правильно оценить труд работника.

Снижение качества рабочей силы – одна из проблем для отраслей. Расширяется портрет кандидата. Берут людей с характеристиками, по которым раньше не брали (возраст, судимости). Это, в свою очередь, повышает затраты на техническую оснащенность и администрирование. Компании, которые не хотят или не могут брать людей с судимостями, будут уходить в автоматизацию. Сегодня есть технологические решения, заменяющие ручной труд на складах: сортеры, напольные роботы, конвейеры. Автоматизируются физические операции: транспортировка, подъем и спуск, отбор и хранение. Используется автоматически управляемый транспорт – перевозчик с электрическим мотором, перемещающий грузы по заданному маршруту. Одним из основных доступных инструментов оптимизации становится автоматизация процессов – решение, позволяющее автоматизировать основные элементы склада. Часть оптимизации лежит во внедрении WMS (Warehouse Management System) – система управления складом. Оптимизации подлежат операции, где задействован наибольший процент работников склада (перемещение на хранение, подбор из хранения, сбор и упаковка заказов). На эти операции приходится до 75 % трудозатрат, при этом 40 % – на подбор из хранения [6].

Огромное влияние на логистическую систему Беларуси оказал российско-украинский конфликт. Беларусь стала первым государством, поддержавшим действия России, сделав акцент на тесных союзнических взаимоотношениях, и поэтому оказалась наиболее уязвима перед введением санкций, которые стали огромными проблемами для всех участников логистических предприятий нашей страны. Европейские грузовладельцы отказываются продавать, поставлять, передавать или экспортировать (прямо или косвенно) оборудование любому лицу, компании или органу в Республике Беларусь или для использования в стране. Санкции также усиливают проблемы технического обслуживания транспортных средств. Значительно ослабилась развитие логистических услуг по сопровождению грузов в процессе транспортировки и обеспечению его сохранности, услуги по предъявлению товара и документов в таможенные органы для совершения таможенных операций и контроля. Можно отметить неполную загрузку складских площадей логистических центров. Снижение спроса на склады логистических центров привело к заморозке планов по их развитию. В связи с политикой санкций снижается спрос на услуги по переработке транзитного грузопотока. Кроме того, наблюдается недостаточное использование аутсорсинга услуг логистических центров. Отказ от аутсорсинга обусловлен нехваткой финансовых средств для оплаты услуг сторонних организаций, нежеланием клиентуры менять технологию работы, при которой транспортные, погрузочные, складские и другие виды работ выполняются собственными силами.

Для экспорта своей продукции на внешние рынки некоторых стран Беларусь много лет использовала порты Литвы, Латвии и Украины. Посредством их в страну попадала значительная часть импортированных товаров. В настоящее время возможность использования этих портов невозможна из-за европейских санкций и военного конфликта. Более того, белорусские производители потеряли многие другие рынки сбыта и теперь не могут ввозить товары в страны Евросоюза и в Украину. Это не просто ограничивает развитие транспортной системы, а становится одним из факторов, непосредственно оказывающим большое влияние на ее деградацию [3, 4].

В связи с вышеперечисленными факторами, рынок грузоперевозок потерпел серьезные изменения. В начале 2022 г. сразу же стал проявляться кадровый дефицит – немало водителей перевелось на работу в страны Европы. Очевидно, им там платят больше, чем в Беларуси, но меньше, чем своим гражданам. В той же Германии зарплата может достигать до 2000 евро в месяц или 100 евро в день. Белорусский же перевозчик не потянет больше 60 евро в день. А европейских вакансий множество, они активно зазывают белорусских грузоперевозчиков, в первую очередь молодых. Наблюдается такая ситуация, что молодые специалисты полгода работают в Беларуси, набираются опыта, а потом уезжают. Беларусь в какой-то мере планирует решить проблему дефицита профессиональных водителей за счет трудовой миграции. Так, летом вступило в силу постановление Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь. Оно предусматривает ряд упрощений в отношении трудоустройства иностранных граждан. Теперь на работу водителями могут привлекаться иностранцы без специального разрешения на право занятия трудовой деятельностью в Беларуси [5, 7].

Можно заметить, что в последние годы Беларусь сталкивается с рядом логистических проблем, которые оказывают негативное влияние на экономику и торговлю страны в целом: рост ставок, минимальная вакантность, недостаточная цифровизация и автоматизация, ограничения на перемещение грузов в связи с санкциями европейских государств, дефицит квалифицированных кадров, неразвитость аутсорсинга и другое. Ожидается, что в ближайшие годы сохранится состояние неопределенности и осторожность в принятии стратегических решений в отношении бизнеса. Возрастающая глобальная конкуренция на рынке требует создания новых логистических технологий и улучшения качества транспортных услуг. В настоящее время в стране наблюдается дефицит логистических операторов высокого уровня, поэтому необходимо повышение качества подготовки персонала для развития логистической системы [2]. Также правительству необходимо предоставить молодым специалистам такие условия, при которых бы они не стремились работать вне Республики Беларусь.

#### **Список использованных источников**

1. Автоматизация малого и среднего бизнеса: что это такое? Разработка и внедрение, системы и способы автоматизации компании. – URL: <https://vc.ru/money/910225-avtomatizaciya-malogo-i-srednego-biznesa-cto-eto-takoe-razrabotka-i-vnedrenie-sistemy-i-sposoby-avtomatizacii-kompanii#Plyusy-avtomatizacii> (дата обращения: 10.11.2023).
2. Лукашевич, А. С. Актуальные проблемы совершенствования логистики в Республике Беларусь / А. С. Лукашевич, З. М. Андреева // Правовые и социально-экономические аспекты становления Республики Беларусь : материалы 3-й Внутривуз. студенч. науч.-практич. конф., 18 апр. 2019 г., г. Минск, ; ред. коллегия : В. В. Лосев (гл. ред.) [и др.]. – Минск : МИТСО, 2019. – С. 357–359.
3. Беларусь: новые маршруты логистики в условиях санкций. – URL: <https://dairynews.today/news/belarus-novye-marshruty-logistiki-v-usloviyakh-san.html>. (дата обращения: 14.05.2023).
4. Буцанец, Н. Б. Логистическая система Беларуси: современные вызовы и развитие / Н. Б. Буцанец // Бизнес. Образование. Экономика : междунар. науч.-практ. конф., 7–8 апр. 2022 г., г. Минск, : сб. ст. ; редкол.: В. В. Манкевич [и др.]. – Минск : Ин-тут бизнеса БГУ, 2022. – С. 494–497.

5. Говорим о ситуации с грузоперевозками. Как дела на рынке? – URL: <https://auto.onliner.by/2022/11/03/gruzoperevozki> (дата обращения: 03.11.2022).
6. Рынок складской логистики: вызовы, прогнозы и рекомендации экспертов. – URL: <https://ilex.by/rynok-skladskoj-logistiki-vyzovy-prognozy-i-rekomendatsii-ekspertov/> (дата обращения: 20.11.2023).
7. Что происходит на рынке логистики и как можно сократить подскочившие затраты перевозчиков в условиях жесткого дефицита кадров. – URL: <https://probusiness.io/markets/-11315-voditeli-uezzhayut-vevropu-anaskladakh-zhestkiy> (дата обращения: 28.12.2023).

© Shumskay V. V., 2024