

5. ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ В ЛОГИСТИКЕ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО СУВЕРЕНИТЕТА

УДК 656.005

Н. Б. Буцанец

Институт бизнеса БГУ, Минск, Беларусь, butsanets.nelli@yandex.ru

БЕЛАРУСЬ В СИСТЕМЕ ГЛОБАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ: РИСКИ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

Статья посвящена проблемам Республики Беларусь в системе глобальной логистики. Автор рассматривает риски и тенденции развития белорусской логистики в условиях цифровой трансформации и экономических ограничений. В статье проводится анализ функционирования белорусской транспортно-логистической системы, и выделяются пути повышения эффективности транзитного потенциала республики на базе оптимизации процессов товародвижения. На основе проведенного анализа выявлены возможности развития логистической системы Беларуси в условиях санкций на основе сотрудничества со странами ЕАЭС и дружественных восточных государств.

Ключевые слова: *глобальная логистика, логистические риски, цифровая трансформация, тенденции развития, политика ограничений, управление цепями поставок, логистика ЕАЭС, транзитный потенциал*

N. Butsanets

School of Business of BSU, Minsk, Belarus, butsanets.nelli@yandex.ru

BELARUS IN THE GLOBAL LOGISTICS SYSTEM: RISKS AND DEVELOPMENT TRENDS IN THE CONDITIONS OF DIGITAL TRANSFORMATION

The article is devoted to the problems of the Republic of Belarus in the global logistics system. The author considers the risk and development trends of Belarusian logistics in the context of digital transformation and economic restrictions. The article analyzes the functioning of the Belarusian transport and logistics systems and there are the ways to improve efficiency transit potential of the republic on the basis of commodity movement processes. On the basis of the analysis, the possibilities of developing the logistics system of Belarus on the conditions of sanctions on the basis of cooperation with the EAEU countries and friendly eastern states were revealed.

Keywords: *global logistics, logistics risks, digital transformation, development trends, restriction policy, supply chain management, EAEU logistics, transit potential*

Развитие глобальной логистики, постановка логистических задач и эффективность их решения напрямую зависят от тенденций мирового рынка. Мировая экономика в условиях цифровой трансформации развивается по пути прогрессирующей глобализации и роста производственных затрат при жесткой конкуренции между производителями. При этом очевидны новые тенденции развития корпоративной логистики, связанные с индивидуализацией продукта, сокращением его жизненного цикла, ростом запросов потребителей. Сегодня рамочные условия международной торговли продолжают претерпевать быстрые изменения. Развитие информационно-коммуникационных систем усиливают эти процессы. Возможности просчитать тенденции развития корпоративной логистики снижаются, что ведет к сокращению сроков планирования и требует более быстрого принятия решений и ответной реакции.

В современной ситуации цифровой трансформации бизнеса и экономической неопределенности к основным тенденциям в сфере международной логистики можно отнести:

- изменение системы производства: от производства для склада (Make-to-Stock) к производству по заказу (Make-to-Order);
- изменение дистрибуции товаров, когда происходит согласование традиционной структуры продавцов с прямым сбытом через логистическое предприятие (требуется наличие логистического менеджмента у производителя, при этом соблюдение сроков поставок ценится выше, чем сокращение этих сроков);
- слияние и консолидация торговли и поставщиков, снижение количества поставщиков при снабжении;
- усиление влияния электронного бизнеса на логистику, когда логистические бизнес-процессы B2C предполагают автоматизацию более интенсивных поставок, так как ожидания клиентов относительно сокращения сроков поставок более высокие, чем при обычных методах осуществления заказов;
- усиление роли на логистическом глобальном рынке провайдеров четвертого уровня (4PL), когда логистический менеджер управляет собственными технологиями, ресурсами и мощностями, а также другими логистическими предприятиями, с которыми вступил в кооперативные отношения, чтобы предложить своему клиенту полный набор решений по цепочке.

Республика Беларусь занимает значимое место в системе международной логистики. Устойчивое развитие транспортно-логистической системы Беларуси до 2030 г. нацелено на удовлетворение потребностей региональной и национальной экономики и общества в качественных транспортных услугах при обеспечении природоохранных требований и безопасности дорожного движения. Критериями достижения поставленной цели являются: рост грузооборота транспорта за 2016–2030 гг. в 1,2 раза, рост пассажирооборота транспорта в 1,4 раза, увеличение удельного веса дорог с твердым покрытием в общей длине автомобильных дорог общего пользования с 86,3 % в 2015 г. до 90,0 % в 2030 г. [1].

В 2022 г. белорусский транспортно-логистический комплекс наряду с другими отраслями экономики принял на себя новые вызовы. Основные усилия были направлены на структурную трансформацию транспортной отрасли, перестройку логистических цепочек и минимизацию ущерба от санкций [2; 3]. В министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь отмечают, что в условиях нестабильности для снижения логистических рисков требуется не только развивать направления, освоенные в прошлые годы, но и находить новые рынки.

Как считают представители белорусской логистики, необходимо на постоянной основе взаимодействовать с потребителями транспортных услуг, предлагать новые сервисы и совершенствовать работу уже существующих. В условиях экономических ограничений значительно возросли политические риски, снизился внешнеторговый товарооборот с недружественными странами. В целях снижения транспортных рисков 2022 г. успешно развивались контейнерные железнодорожные перевозки в восточном направлении. Перевозки контейнеров с продукцией белорусских предприятий в Китай составили порядка 120 тыс. контейнеров в ДФЭ и выросли в 5 раз. В сфере международных автоперевозок грузов увеличилось количество двусторонних перевозок в Россию. Они стали активнее выполняться в страны Закавказья, Центральной Азии, Иран и Турцию, начали осуществляться перевозки из Китая [2–4].

Решение Правительства Республики Беларусь о перемещении по территории Беларуси грузовых автомобилей и тягачей Евросоюза только до установленных мест перегрузки и перецепки способствовало обеспечению белорусских перевозчиков работой и переориентации на рынок ЕАЭС и азиатского региона. Такая мера позволила значительно сократить логистические риски белорусских перевозчиков. Договоренность с Россией об отмене категоричности разрешений

в (из) третьих стран упростила выполнение перевозок грузов. Это решение обеспечило рост выполняемых белорусскими автомобильными перевозчиками перецепок и перегрузок в специально установленных местах. Количество таких перецепок и перегрузок из России выросло с 7,5 тыс. в августе до 11 тыс. в декабре 2022 г. С октября 2022 г. белорусской транспортной инспекцией начали оформляться разрешения на международную перевозку грузов по территории Беларуси для автомобильных перевозчиков ЕС, в связи с имеющимися трудностями в получении белорусских разрешений в своих странах. За период действия данной нормы в 2022 г. было оформлено свыше 28 тыс. разрешений Беларуси [2].

За прошлый год было получено свыше 22 тыс. дополнительных разрешений на международные перевозки грузов автомобильным транспортом от 9 государств. Получена одна тысяча бланков китайских разрешений, которые успешно использовались белорусскими перевозчиками [2].

Современной тенденцией является упрощение логистических связей между Беларусью и дружественными восточными странами. В 2022 г. были достигнуты договоренности об отмене разрешительной системы с Ираном, Кыргызстаном, Сирией и Узбекистаном. По воздушному транспорту ежемесячные объемы грузовой работы начали увеличиваться с августа 2022 г. Для водного транспорта потеря международных перевозок в Украине послужила толчком для наращивания объемов внутри республики. Пассажирский транспорт второй показывает положительные результаты – пассажирооборот вырос на 4 % к 2021 г. Деятельность белорусской гражданской авиации была направлена на переориентацию маршрутной сети. Специалисты правильно отмечают, что белорусские логистические компании в условиях санкций должны быть нацелены на снижение рисков на базе создания инфраструктуры за рубежом в направлении тех стран, которые импортируют белорусские товары [1; 2].

Следует отметить, что основными задачами белорусских перевозчиков для минимизации логистических рисков является совершенствование цепей поставок с задействованием всех видов транспорта для осуществления бесперебойного вывоза экспортной продукции. Необходимо обеспечение роста экспорта транспортных услуг, инвестиций, а также снижение затрат и развитие импортозамещения. Требуется повышение эффективности управления и контроля в сфере внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров. Важна задача обеспечения финансовой устойчивости предприятий и выполнение доведенных показателей, нужен поиск новых направлений работы и рынков сбыта; требуется реализация инфраструктурных проектов во всех сферах транспорта и дорожном хозяйстве; необходима активизация работы по межгосударственным соглашениям в области автомобильного и воздушного транспорта.

Для активизации международных перевозок в «постковидный» период в глобальной и региональной белорусской логистике активно используют книжки МДП, что позволяет снизить риски несвоевременной доставки. Первые перевозки по системе МДП произошли, когда Китай отменил свои меры по борьбе с COVID-19 и постепенно возобновил нормальные операции для международных грузовых перевозок. Открытие границ Китая способствует восстановлению экономики и ускорению роста торговли международными автомобильными перевозками между Китаем, Республикой Беларусь и другими странами. Книжка МДП обеспечивает безопасный транзит, сводит к минимуму контакты между людьми на границах и облегчает таможенные процедуры. С момента начала операций МДП в 2018 г. Китай связался с более чем 30 странами национального проекта «Один пояс – Один путь», обеспечив высокоэффективный, гибкий и «от двери до двери» вариант для содействия белорусско-китайско-европейской торговле [4].

По нашему мнению, базовой предпосылкой формирования современных логистических систем в условиях цифровой трансформации следует считать создание единого транспортного пространства на территории государств, входящих в Содружество независимых государств. Именно эта многоуровневая сложная структура явилась основой для последующих трансформаций, как создаваемых логистических систем, так и технологий управления ими.

Можно выделить ряд тенденций, которые усилят позиции Беларуси в системе глобальной логистики в условиях цифровой трансформации. Это обеспечение развития логистической инфраструктуры, создание в узлах транспортной сети мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения, гарантированно обеспечивающих экономических субъектов комплексом транспортно-экспедиционных, информационных, консалтинговых, аналитических, сервисных и коммерческих деловых услуг. Для усиления выделенных тенденций необходимо обеспечение условий для создания самостоятельных коммерческих структур посреднических логистических компаний, выполняющих функции логистики по контрактам с промышленными, транспортными и торговыми предприятиями на территории страны и за ее пределами.

В целях усиления роли Беларуси в международной и региональной логистике следует обеспечить формирование национальной интегрированной информационной системы, совместимой с информационными системами всех видов транспорта и осуществлять развитие на базе мультимодальных терминальных комплексов региональных транспортно-распределительных и информационно-аналитических центров для совершенствования управления системой товародвижения.

Современным направлением повышения эффективности транзитного потенциала Беларуси является цифровизация транспортных коридоров. В этой связи заслуживает внимания концепция национальной экосистемы цифровых транспортных коридоров в рамках экосистемы цифровых транспортных коридоров ЕАЭС. Правила и порядок обмена информацией с использованием цифровой платформы, интерфейсы взаимодействия, структуры баз данных должны определяться отраслевым регулятором на основе эталонной отраслевой модели данных и эталонного описания бизнес-процессов отрасли [1; 4].

Применение участниками перевозочного процесса унифицированных стандартизованных форматов международных электронных документов и юридически значимых блоков данных, применяемых для сопровождения транзитных грузов, позволит исключить риски использования неструктурированных данных. Сегодня необходимо применение контролерами международных перевозок однотипных средств контроля и мониторинга прохождения грузов, стандартизованных форматов данных и электронных документов, используемых участниками международных цепей поставок.

В итоге следует отметить, что в глобальной экономике процесс совершенствования логистического управления объективно приводит к усилению интеграции белорусских субъектов логистики с другими участниками цепей поставок из дружественных стран, при этом используются все преимущества цифровой трансформации бизнеса, что обуславливает снижение рисков международного товародвижения.

Список использованных источников

1. Транзитный потенциал Республики Беларусь: методология оценки и возможности развития / А. Д. Молокович [и др.] ; под ред. А. Д. Молоковича. – Минск : Ин-т бизнеса БГУ, 2023. – 207 с.
2. Минтранс подвел итоги 2022 года и определил задачи на 2023 год [Электронный ресурс] // Ассоциация международных экспедиторов и логистики «БАМЭ». – 2023. – Режим доступа: <http://www.baifby.com/posts/5483>. – Дата доступа: 12.03.2023.
3. Транспорт и связь в Республике Беларусь: официальная статистика [Электронный ресурс] / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – 2023. – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/>. – Дата доступа: 10.03.2023.
4. Перевозки по системе МДП в Китае возобновилось после снятия ограничений COVID-19 [Электронный ресурс] // Ассоциация международных автомобильных перевозчиков «БАМАП». – 2023. – Режим доступа: www.bamar.org. – Дата доступа: 13.03.2023.