

А. А. Герасимович, Д. В. Якушевич

Институт бизнеса БГУ, Минск, Беларусь

СОВРЕМЕННЫЕ ВЫЗОВЫ И РАЗВИТИЕ БЕЛОРУССКОЙ ЛОГИСТИКИ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Основная цель данной статьи состоит в том, чтобы рассмотреть и интерпретировать основные современные вызовы белорусской логистики в условиях санкций.

Ключевые слова: логистика, санкции, Беларусь, ЕАЭС, транспорт

Современные вызовы и развитие белорусской логистики в условиях санкций представляют существенные препятствия для развития этой отрасли. Санкции и ограничения, наложенные на Беларусь, могут привести к ухудшению условий для международной торговли и перевозок.

Одним из основных вызовов будет ограничение доступа к международным рынкам, особенно в связи с возможным сокращением и отменой торговых соглашений. Это может привести к снижению объемов грузоперевозок и сокращению потенциала белорусской логистической инфраструктуры.

Еще одним вызовом будет необходимость развития альтернативных маршрутов и рынков, чтобы компенсировать потери из-за санкций. Беларуси придется искать новые возможности для экспорта и импорта товаров, а также для привлечения инвестиций в логистическую инфраструктуру.

По итогам последних лет доля транспортной отрасли в валовом внутреннем продукте Республики Беларусь превышает 5 %. Транспортные услуги формируют почти половину общего объема экспорта услуг страны и более 50 % сальдо внешней торговли услугами.

В сфере транспортного комплекса Республики Беларусь функционирует более 10 тыс. организаций различных форм собственности и около 36 тыс. индивидуальных предпринимателей. В последние годы было обеспечено опережающее развитие транспорта по отношению к росту национальной экономики в целом [1]. Следует отметить, что по итогам работы отрасли в 2021 г. уже наблюдается отрицательная динамика перевозок грузов и грузооборота в сравнении с 2020 г.

Преобладающими видами транспортировки грузов являются трубопроводный, железнодорожный и автомобильный виды транспорта. При этом у трубопроводного вида транспорта наблюдается отрицательная динамика [1].

Логистическая система Беларуси органично вписывается в систему транспортной инфраструктуры Евразийского экономического союза. Валовой внутренний продукт ЕАЭС составил в 2021 г. 1 738,8 млрд долл. США. Союз обладает огромным транспортным потенциалом. Длина железных дорог стран участниц ЕАЭС составляет в сумме 145,5 тыс. км, протяженность автомобильных дорог соответственно 1 759,9 тыс. [2]. Развитие логистической системы Беларуси в современных условиях неопределенности будет базироваться, по нашему мнению, на основе совершенствования процессов товародвижения в рамках ЕАЭС.

В последнее время значительно усилились проблемы в логистической системе Союза. Риски связаны с политикой санкций со стороны западных стран в отношении России и Беларуси. В Евразийской экономической комиссии констатировали усложнение логистических цепочек перевозки товаров из-за введенных Западом санкций. В первую очередь речь идет об автомобильных и железнодорожных перевозках. Как отмечают эксперты, не все традиционные маршруты сегодня находятся в рабочем состоянии, это приводит к изменению маршрутов, и, как следствие, удорожанию транспортировки и увеличению сроков доставки. Вместе с тем, транзит из Китая в Европу по территории стран Евразийского экономического союза в настоящее время осуществляется [3].

Политика санкций западных стран в отношении России и Беларуси существенно повлияла на процессы товародвижения и ухудшила положение в сфере управления международными цепями поставок. Ограничения, которые ввели европейские государства в сфере логистической деятельности, стали сильнейшими вызовами и проблемами для участников логистического рынка наших стран. Европейские грузовладельцы отказываются поставлять товары на рынки Республики Беларусь и Российской Федерации и приобретать товары, произведенные на территории нашей страны.

Сегодня прекращение поставок и остановка региональных производств автомобильной техники, используемой в международных автоперевозках, является фактором нестабильности национальной транспортной системы Беларуси.

Санкции усиливают проблемы технического обслуживания транспортных средств. Введение санкций в отношении банков, подразумевающих невозможность или серьезные затруднения для осуществления взаимных расчетов с иностранными контрагентами, затрагивают критически важные аспекты транспортной деятельности и создают реальные угрозы для дальнейшей работы автотранспортных предприятий [4].

Как считают представители белорусской автотранспортной отрасли, в складывающихся крайне неблагоприятных условиях со стороны государства требуется безотлагательная поддержка международных перевозчиков, которая, с одной стороны, помогла бы предприятиям сохранить работоспособность и рабочие места, а с другой, способствовала бы сохранению сектора, важного для отечественной экономики.

Эксперты в сфере белорусской логистики, специалисты транспортной отрасли предлагают упрощать вопросы регулирования валютных операций. Мы согласны с их позициями в плане использования отсрочки и реструктуризации кредитных и лизинговых платежей. Следует применять принцип оптимизации налогообложения и введения моратория на проверки контролирующих органов.

Нужна оптимизация логистических цепочек поставок товаров, следует расширять грузовую базу за счет либерализации и упрощения условий транспортной деятельности в Евразийском экономическом союзе и, в частности, в Российской Федерации.

Необходим поиск возможностей для практической реализации соглашения между правительствами Республики Беларусь и Китайской Народной Республики о международных автоперевозках пассажиров и грузов. Ассоциация «БАМАП» сформирует пакет предложений, который будет направлен в органы государственного управления для рассмотрения возможности принятия регуляторных решений, способных оказать помощь международным автоперевозчикам [4; 5].

По данным специалистов Всемирного банка, в странах, которые являются членами ЕАЭС, в т. ч. в Беларуси, затраты на логистику крайне высоки, и это обусловлено неэффективным использованием грузового транспорта, низкой технической оснащенностью, высокой степенью износа, несоответствием требованиям к перевозимому грузу и другим эксплуатационным требованиям, которыми характеризуется значительная часть грузовых автомобилей. Мы считаем, что с учетом современных рисков и вызовов, определяющих спрос на логистические услуги, в краткосрочной перспективе в Беларуси прогнозируется сокращение транспортно-экспедиционных услуг.

Рост эффективности администрирования логистических процессов будет осуществляться за счет расширения комплексности и повышения качества логистического сервиса. Создание интегрированных структур, деятельность которых будет направлена на координацию работы различных организаций по управлению материальным потоком, станет важным фактором развития, повышения эффективности и конкурентоспособности национальной логистической системы в условиях санкций.

Анализируя возможности повышения спроса на логистические услуги в Беларуси, целесообразно рассмотреть современные тенденции развития логистической среды. Возрастает роль интегрированного взаимодействия между участниками логистического процесса, что предполагает создание коалиции заинтересованных структур во главе с интегратором, ориентированных на систематическое развитие логистических систем, их финансового обеспечения и сокращение длительности циклов транспортировки товаров.

Комплексный подход в предоставлении логистических услуг начал внедряться и в транспортных организациях – оказание, помимо профильных услуг по перевозке грузов смежных услуг, сконцентрированных в сфере логистики (транспортная экспедиция, хранение и переработка товаров, их таможенное оформление).

Развитие логистики в Республики Беларусь в современных условиях – это максимальная интеграция с ведущими международными логистическими и транспортно-экспедиционными компаниями, которые могут принести дополнительные объемы грузов. Это, прежде всего, изменение политики взаимоотношений внутри ЕАЭС: от отстаивания национальных интересов к получению общих выгод в рамках Союза.

Страны Евразийского экономического союза обладают достаточным потенциалом для формирования и развития единой логистической системы как механизма активизации экономических взаимоотношений в рамках интеграционного объединения. Однако, государства-союзники не готовы в полной мере к сближению переговорных позиций: не соблюдают права ЕАЭС,

оставляют в силе право применения национальных изъятий, т. е. применяют в одностороннем порядке национальное законодательство на временной основе, используя пробелы либо нормы в законодательстве ЕАЭС.

Невысокая взаимная внешнеторговая активность стран-участниц, незначительный уровень функционирования внутрисоюзного рынка, определенная разобщенность отражается на состоянии и уровне развития торговой логистики, эффективности управления цепями поставок стран Евразийского экономического союза. Для наиболее рационального использования логистического потенциала в рамках ЕАЭС целесообразно ускорить создание единой транспортно-логистической компании, координирующей и регулирующей логистические потоки на рынке интеграционного объединения.

Следует осуществить переход к единому нефтегазовому и электроэнергетическому рынкам, единому транспортному пространству и рынку транспортных услуг. Необходимо создание единой инфраструктуры интегрированного рынка в рамках внутренних границ.

Гармонизация кредитно-финансовой системы и унификация нормативно-правового регулирования государств – участников ЕАЭС являются факторами успешности развития логистической системы Союза. По нашему мнению, особое внимание специалистам в сфере белорусской логистики следует уделить решению ряда проблем.

Недостаточность количества услуг, оказываемых в логистических центрах Беларуси, является фактором, сдерживающим развитие национальной логистической системы. Сегодня наибольшее количество услуг оказывается в сфере организации перевозки грузов автотранспортом. Следует усилить внимание услугам в области контроля за перевозками, необходимо оптимизировать систему обработки бракованного товара и его утилизации.

Сегодня слабо развиты логистические услуги по сопровождению груза в процессе перевозки и обеспечению его сохранности, услуги по предъявлению товара и документов в таможенные органы для совершения таможенных операций и таможенного контроля. Можно отметить невысокую загрузку складских площадей логистических центров. Снижение спроса на складские площади логистических центров привело к заморозке планов по их развитию.

В связи с политикой санкций снижается спрос на услуги по переработке транзитного грузопотока. Имеет место 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 иные виды работ выполняются собственными силами.

Описанные инновационные подходы бизнеса в организации логистической деятельности в республике при соответствующей поддержке государства могут быть распространены для реализации другими субъектами хозяйствования, что в свою очередь может привести к качественно новому этапу развития национальной логистики. Следует расширять и развивать переход к модели экономики, основанной на знаниях и инновациях, характеризующейся автоматизацией всех видов производственной и транспортно-логистической деятельности и повсеместным распространением электронного взаимодействия во всех сферах жизнедеятельности государства.

В целом, развитие белорусской логистики в условиях санкций является сложным и неоднозначным процессом. Это требует отрасли адаптироваться к изменяющимся условиям и искать новые возможности для роста и развития.

В условиях санкций и изменений на международной арене белорусская логистическая отрасль сталкивается с рядом вызовов, которые требуют развития и адаптации к новым условиям. Некоторые из современных вызовов, с которыми сталкивается логистика в Беларуси, включают:

1. Диверсификация торговых партнеров: в свете санкций и изменений в международной торговле, белорусским логистическим организациям необходимо искать новых торговых партнеров и развивать альтернативные рынки. Это требует разработки новых логистических маршрутов и стратегий доставки.

2. Улучшение границ и таможенных процедур: Для эффективной работы логистических организаций необходимо улучшить границы и таможенные процедуры. Это включает автоматизацию таможенных процессов, упрощение процедур импорта и экспорта, а также сокращение времени пребывания грузов на границах.

3. Развитие мультимодальных транспортных маршрутов: в условиях санкций и изменений в международной торговле, развитие мультимодальных транспортных маршрутов становится все

более актуальным. Это позволяет логистическим организациям использовать несколько видов транспорта для доставки грузов, что повышает гибкость и надежность доставки.

4. Развитие цифровых технологий: цифровизация логистических организаций является важным фактором для повышения эффективности и конкурентоспособности отрасли. Внедрение современных технологий, таких как системы управления складами, трекинг и мониторинг, блокчейн и электронный документооборот, позволяет оптимизировать процессы управления логистическими потоками и снизить затраты.

5. Обучение и развитие кадров: Для успешного развития логистической отрасли в условиях санкций необходимо обучение и развитие кадров. Логистические организации должны инвестировать в обучение своих сотрудников, чтобы они были в курсе последних тенденций и могли эффективно решать возникающие задачи.

Развитие белорусской логистики в условиях санкций требует адаптации к новым условиям, развития новых стратегий и использования современных технологий. Однако, благодаря своему географическому положению и развитой инфраструктуре, Беларусь имеет потенциал стать логистическим хабом в регионе и привлечь инвестиции в отрасль.

Список использованных источников

1. Белорусский статистический комитет: официальная статистика реальный сектор экономики (транспорт) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/>. – Дата доступа: 19.10.2023.

2. Общая информация [Электронный ресурс] // Портал общих информационных ресурсов и открытых данных ЕАЭС. – Режим доступа: <http://www.eaeunion.org/#about-info/>. – Дата доступа: 19.10.2023.

3. В Евразийской экономической комиссии констатировали усложнение логистических цепочек из-за санкций Запада [Электронный ресурс] // ЕАЭС. – Режим доступа: http://bamar.org/information/news/2022_03_03_177866/. – Дата доступа: 19.10.2023.

4. Ассоциация «БАМАП» при поддержке организаций-членов формирует пакет предложений по поддержке белорусских международных автомобильных перевозчиков [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://bamar.org/information/news/2022_03_11_178434/. – Дата доступа: 19.10.2023.

5. Приняты дополнительные меры по развитию международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://bamar.org/information/news/2022_02_04_174581/. – Дата доступа: 19.10.2023.