

ОСОБЕННОСТИ ЛОГИСТИКИ ТРАНСПОРТИРОВКИ БЕЛОРУССКИХ ГРУЗОВ

А. А. Герасимович, Д. В. Якушевич

dasha_yakushevich@mail.ru, alinka.852@mail.ru;

Научный руководитель – А. Д. Молокович, кандидат экономических наук, доцент

В работе рассмотрены и интерпретированы особенности логистики транспортировки белорусских грузов в условиях санкций и на этой основе выделены основные направления совершенствования логистических цепочек.

Ключевые слова: товаропотоки; логистика; экспорт; импорт; транспортные коммуникации.

ВВЕДЕНИЕ

Современный этап развития мировой экономики характеризуется острой конкурентной борьбой за сферы влияния на основных товарных рынках. Глобализация экономики обуславливает бурный рост товаропотоков на европейско-азиатском континенте. Растущие экономики Китая, Японии, а также развитых европейских государств потребляют все больше сырьевых ресурсов. В то же время они производят современную высокотехнологичную продукцию машиностроения, в которой испытывают огромную потребность развивающиеся экономики того же Китая, России, Казахстана, Беларуси и других постсоветских республик. В последние годы уже сложились достаточно устойчивые грузопотоки в направлении Европа – Россия, Казахстан, Китай. Тем не менее, практика показывает быстрый рост объемов внешней торговли между вышеназванными странами, а значит и рост товаропотоков. Динамичное развитие интеграционных процессов, происходящих в рамках Таможенного Союза Беларуси, России и Казахстана, расширило возможности Республики Беларусь по развитию логистики и транзита грузов в европейско-азиатском направлении [1].

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Республика Беларусь осуществляет многовекторную внешнеэкономическую политику и активно участвует в международных интеграционных процессах. Беларусь является экспортоориентированным государством с развитой промышленностью и сельским хозяйством [2].



Рис. 1. Внешняя торговля товарами в Беларуси за период с 2018 по 2022 годы
Составлено по: [2]

В 2022 году внешнеторговый оборот Республики Беларусь достиг 76,9 млрд. долл. США, что на 6 % меньше, чем в 2021 году. Экспорт товаров составил 38,3 млрд. долл. и снизился на 4,2 % по отношению к предыдущему году. Товарная структура белорусского экспорта включает в себя более тысячи товарных позиций на уровне четырех знаков кодов ТН ВЭД ЕАЭС. Важнейшие экспортные позиции: продукция нефтехимии, машиностроения, металлургии, деревообработки, легкой промышленности, молочная и мясная продукция, мебель, стекло, стекловолокно, цемент. Основу импорта составляют энергоресурсы (нефть и природный газ), сырье, материалы и комплектующее (металлы и изделия из них, сырье для химического производства, части машин), технологическое оборудование. В 2022 году белорусская продукция экспортирована на рынки 161 страны. Основными торговыми партнерами Беларуси являются Россия, страны ЕАЭС и ряд стран СНГ. Расширяется присутствие белорусских производителей на рынках стран Азии, Африки и Океании. Совместно с партнерами по ЕАЭС осуществляется работа по расширению доступа на рынки стран «дальней дуги» путем заключения соглашений о свободной торговле. В 2022 году Беларусь экспортировала услуг на сумму 9,2 млрд. долл., что на 10,8 % меньше уровня 2021 года [2].

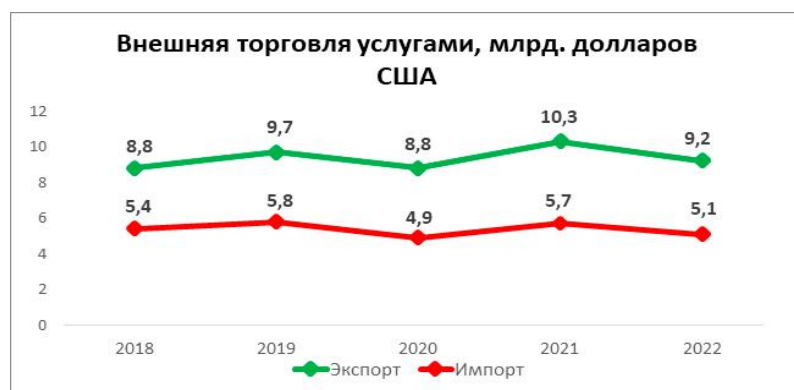


Рис. 2. Внешняя торговля услугами в Беларуси за период с 2018 по 2022 годы
Составлено по: [2]

В 2022 году отмечается максимальное значение за тридцатилетний период сальдо внешней торговли товарами и услугами («плюс» 4,3 млрд. долл.).

Однако, введенные после 24 февраля 2022 года Западом антироссийские санкции, серьезным образом изменили логистические цепочки по всей Евразии. Искусственно ограничивать белорусский экспорт начали еще раньше. В этих условиях развитие транспортной инфраструктуры Союзного государства становится жизненно необходимой задачей для Москвы и Минска. События последних лет радикально изменили логистику. Из-за санкций заметно упал товарооборот на западном направлении, а многие логистические коридоры потеряли свое значение. Так, существенно снизилась перевалка грузов через балтийские порты Ленинградской области и большой порт Санкт-Петербурга. Напротив, резко возросла транспортная нагрузка на дальневосточном направлении. Через них в республику попадала значительная часть импорта. Эти особенности логистики во многом предопределялись многовекторным внешнеполитическим курсом Минска, направленным на тесное экономическое сотрудничество с соседями. Однако в нынешних условиях белорусский экспорт оказался в блокаде со стороны Запада, а единственным окном во внешний мир остается Россия [3].

В этих условиях для Беларуси резко возрастает значение российских портов, и прежде всего в Ленинградской области как наиболее географически близкой. В настоящее время они играют ключевую роль для продажи белорусской продукции на внешние рынки. Сегодня осуществляется взаимодействие с 19 портами России [4].

В соответствии с межправительственными соглашениями Беларусь направляет через них нефтепродукты, калийные и азотные удобрения, металлопродукцию, товары деревообработки. Учитывая падение грузо-

оборота со странами Запада, приток белорусских грузов весьма важен для портов России на Балтике.

Кроме того, официальный Минск планирует построить свой порт в Мурманской области, чтобы иметь возможность использовать преимущества Северного морского пути [5].

Блокада со стороны Запада стимулирует развитие транспортных коммуникаций Беларуси с государствами Азии и Дальнего Востока. Опять же, ключевая роль в функционировании этого направления принадлежит России как транзитному государству. В последнее время налажены железнодорожные поставки калия в КНР, прорабатываются маршруты перевозок белорусской продукции в Иран. В 2022 году в Китай было отправлено более 700 контейнерных поездов.

В ноябре 2022 года было одобрено подписание соглашения между правительствами России и Беларуси о судоходстве по внутренним рекам. Беларусь имеет около трех тысяч километров водных путей, пригодных для судоходства. Возрождение внутреннего судоходства должно стать одной из важнейших задач по развитию водного транспорта в стране. Использование смешанных перевозок: река-автомобильный / железнодорожный транспорт позволит осуществлять транспортировку грузов в восточном направлении.

Важное значение имеет развитие пассажирских перевозок внутри Союзного государства. К сожалению, в этой области по-прежнему есть много проблем, обусловленных не до конца понятным ценообразованием. На железнодорожном транспорте между Россией и Беларусью продолжает применяться межгосударственный тариф, из-за чего цены билетов на поезда оказываются существенно выше, чем на маршрутах внутри каждой из стран. Как следствие, сама сеть маршрутов постоянно сокращается.

Следует отметить, что Беларусь имеет достаточно возможностей для развития логистики транспортировки экспортных и импортных грузов в восточном направлении при условии, что правительство и субъекты хозяйствования в сфере логистики и транзита, приложат все усилия для решения этой проблемы.

Библиографические ссылки

1. Беларусь и Россия развивают логистику в условиях новой геополитической реальности [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/20230325-belarus-i-rossiya-razvivayut-logistiku-v-usloviyakh-novoy-geopoliticheskoy-realnosti/> (дата обращения: 05.04.2023).

2. Общая информация о внешней торговле: направления, задачи, итоги за актуальный период [Электронный ресурс]. URL: <https://mfa.gov.by/trade/> (дата обращения: 05.04.2023).
3. Беларусь и Россия развивают логистику в условиях новой геополитической реальности [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/20230325-belarus-i-rossiya-razvivayut-logistiku-v-usloviyakh-novoy-geopoliticheskoy-realnosti/> (дата обращения: 05.04.2023).
4. Внешняя торговля Беларуси под санкциями: как изменилась ситуация за 2021 год [Электронный ресурс]. URL: https://finance.rambler.ru/markets/47465571/?utm_content=finance_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 05.04.2023).
5. Международная транспортировка грузов [Электронный ресурс]. URL: <https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/256429/2/328-20%20%D0%9C%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%8F.pdf> (дата обращения: 05.04.2023).