

# ПРОБЛЕМЫ, СДЕРЖИВАЮЩИЕ УСТОЙЧИВУЮ РАБОТУ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ, И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

Д. Н. Коваль <sup>1)</sup>, В. С. Миленький <sup>2)</sup>, В. В. Козлов <sup>3)</sup>

<sup>1), 2), 3)</sup> *Белорусский научно-исследовательский институт транспорта  
«Транстехника» (Беларусь, Минск) г. Минск, ул. Платонова, 22а  
e-mail: st@niit.by, 220005*

В статье рассматриваются проблемы, сдерживающие устойчивую работу логистических организаций республики, возникшие в результате пандемии, экономических и политических конфликтов, стихийных бедствий. Перечислены основные направления, которые позволят усовершенствовать логистическую систему Беларуси.

**Ключевые слова:** транспортно-логистическая система; транспортно-логистическая деятельность; транспортно-логистические организации; рынок услуг; международный автомобильный пункт пропуска

## PROBLEMS CONTAINING THE SUSTAINABLE OPERATION OF LOGISTICS ORGANIZATIONS AND THE MAIN DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF THE LOGISTICS SYSTEM

D.N. Koval <sup>1)</sup>, V.S. Milenky <sup>2)</sup>, V.V. Kozlov <sup>3)</sup>

<sup>1), 2), 3)</sup> *Belarusian Research Institute of Transport «Transtekhnika» (Belarus, Minsk)  
220005 Minsk, st. Platonova, 22a, e-mail: st@niit.by,*

The article examines the problems that hinder the sustainable operation of logistics organizations of the republic that arose as a result of the pandemic, economic and political conflicts, and natural disasters. The main directions that will improve the logistics system of Belarus are listed.

**Keywords:** transport and logistics system; transport and logistics activities; transport and logistics organizations; services market; international road checkpoint

За прошедшие три года на европейском континенте в области транспортной и логистической деятельности произошли заметные изменения. Причиной этому стали пандемия, экономические и политические конфликты, стихийные бедствия. Эти факторы отрицательно повлияли на объемы и структуру мировой торговли, изменили объемы и направления движения товарной продукции. В совокупности эти факторы оказали значительное влияние на устойчивую работу транспортно-логистических организаций в Республике Беларусь

В настоящее время, вызовы, связанные с пандемией, остались позади. Рынок товаров и услуг постепенно восстанавливается, несмотря на отрицательное воздействие других факторов, но остается ряд проблем, которые не способствуют устойчивой работе транспортно-логистических организаций.

Неопределенность в оценке стоимости перевозки и большие очереди транспортных средств в ожидании прохождения контрольных процедур на границе.

Стоимость перевозки грузов за последние два года увеличились, особенно в направлении Западная Европа – Восток и обратно. Так, например, фрахт на перевозки грузов автомобильными транспортными средствами между странами ЕС и Республикой Беларусь, а также странами восточного вектора (Россия, Казахстан, Азербайджан, Монголия, Китай и Узбекистан) с начала 2020 г. ежегодно возрастал более чем на 15%. Это связано, в первую очередь, с тенденцией поэтапного закрытия международных автомобильных пунктов пропуска на внешней границе ЕС и увеличением времени ожидания транспортных средств проведения контрольных процедур на пограничных переходах. Динамика количества грузовых автомобилей, простаивающих в очереди на белорусской границе при въезде и выезде из страны, приведена на рисунке 1 [1].

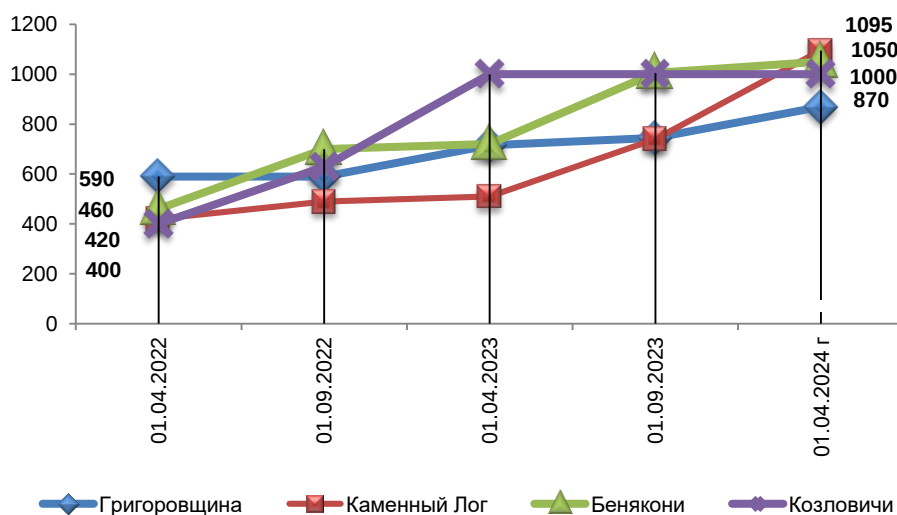
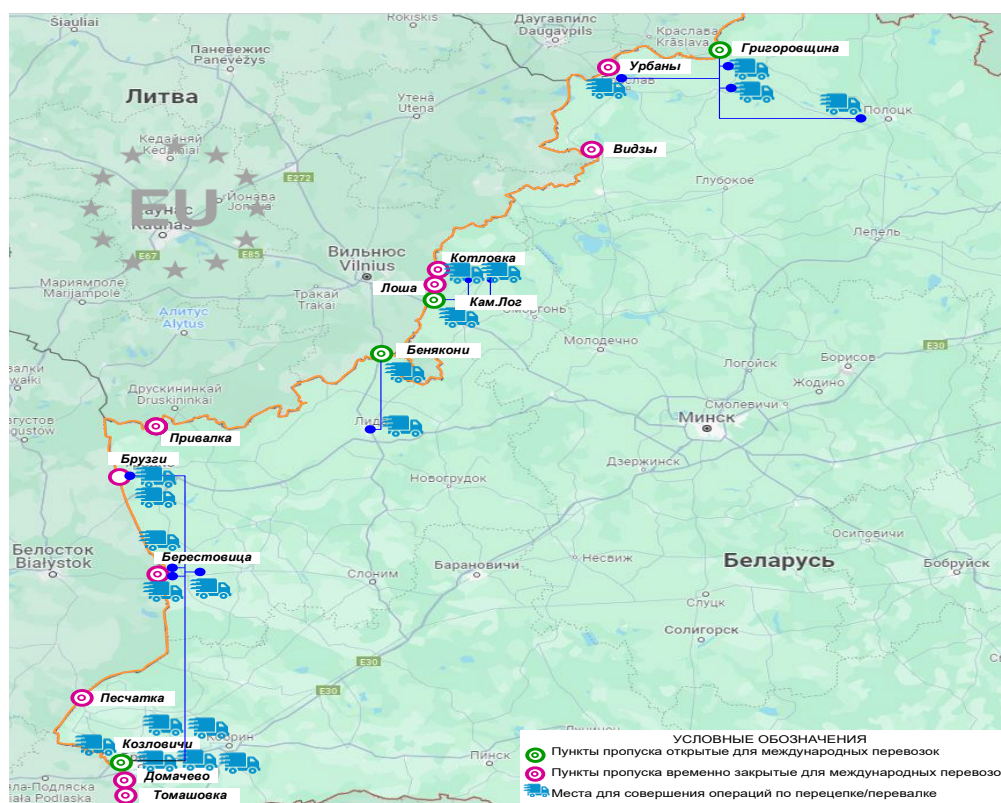


Рис.1. Динамика количества грузовых автомобилей, простаивающих в очереди на белорусской границе при въезде и выезде из страны

*Невозможность доставки отдельных видов грузов одним тягачом*  
Международные санкции, введенные в отношении государственных лиц, частных или государственных организаций Беларуси, усложнили

процесс перевозки грузов. Появились новые технологии доставки груза «от двери – до двери» в одном грузовом пространстве, но с перемещением автомобилями-тягачами, принадлежащими резидентам разных стран. Кроме того, в ряде случаев груз перегружают с одного транспортного средства на другое. При этом осуществить операцию по перецепке/перевалке можно только в специально отведенных для этого местах. Схема размещения международных автомобильных пунктов пропуска между странами ЕС и Республикой Беларусь, а также мест перецепки/перевалки грузов на 01.04.2024 приведена на рисунке 2 [2].



*Рис.2.* Схема размещения международных автомобильных пунктов пропуска между странами ЕС и Республикой Беларусь, а также мест перецепки/перевалки грузов на 01.04.2024

Практическая реализация новой технологии доставки грузов с изменением тягача полуприцепа или перегрузки груза отрицательно отразилась на времени доставки груза и рентабельности работы перевозчиков. В результате значительного сокращения оборачиваемости транспортных средств и снижения доходов перевозчиков, порядка 20% (по оценке специалистов БелНИИТ «Транстехника») транспортно-логистических организаций Беларуси были вынуждены прекратить свою деятельность или провести реструктуризацию.

### *Увеличение затрат времени на поиск перевозчика*

За прошедшие годы на рынке услуг изменилась тенденции относительно взаимодействия грузоотправителя и перевозчика. Если раньше грузоотправитель тратил меньше времени на поиск исполнителя услуги, то в настоящее время этот процесс усложнился. Прогнозируется, что на ближайшие 20 лет эта тенденция может сохраниться, если не будут активно внедряться цифровые технологии.

Структура затрат в логистических цепях поставок за 2020 г. и 2023 г. приведена на рисунке 3 [3].

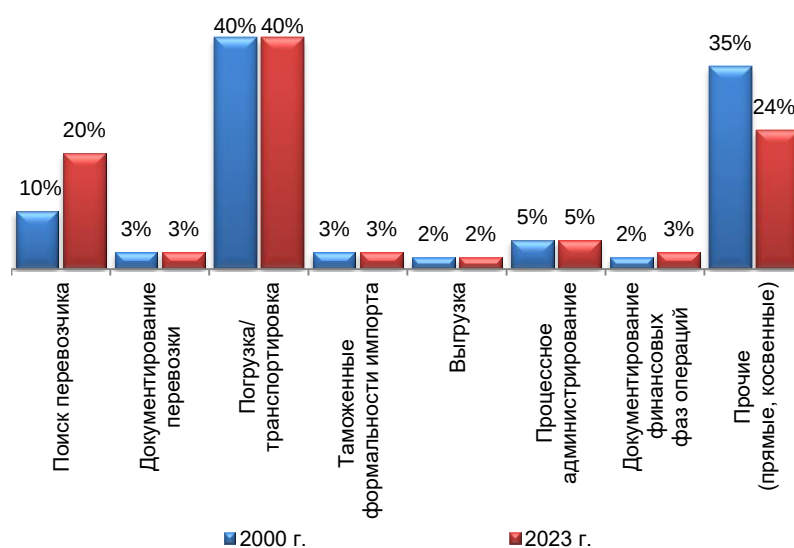


Рис. 3. Структура затрат в логистических цепях поставок за 2020 г. и 2023 г.

Как видно из структуры затрат в логистических цепях поставок необходимо обратить внимание на то, что прочие затраты снижаются, но медленными темпами, хотя в условиях уменьшения рентабельности организаций, работающих на рынке услуг, целесообразно этому направлению уделить больше внимания.

Снижение объемов перевозок грузов в направлении в/из стран Европейского союза компенсирует реализация перевозчиками новых маршрутов по МТК «Север – Юг».

Например, экспорт товаров из Беларуси и России, перемещаемых автомобильным транспортом по маршрутам через Турцию, в страны ЕС в 2023 г. возрос по большинству отраслей экономики: металлургия (+348 тыс. т, +42%); химическая промышленность (+173 тыс. т, +29%); стройматериалы (+109 тыс. т, +26%), целлюлозно-бумажная (+55%, +50 тыс. т), деревообработка (+50%, +31 тыс. т), мебель (+38%; +49 тыс. т), одежда, обувь, аксессуары (+23%, +55 тыс. т). Динамика объемов перевозки гру-

зов между странами ЕС и Республикой Беларусь через Турцию в 2023 г. приведена на рисунке 4.



Рис. 4. Динамика объемов перевозки грузов между странами ЕС и Республикой Беларусь через Турцию в 2023 г.

Вариантов для минимизации последствий негативного влияния отдельных факторов на транспортно-логистическую деятельность множество. Развитие инновационных технологий, внедрение принципов эластичной логистики (операции под заказ), складирование по требованию клиента, активное участие в международной системе распределения труда и т. п.

Для совершенствования логистической системы Беларуси целесообразно реализовать следующие направления:

- скоординировать процесс развития сети логистических центров с учетом обеспечения потребностей рынка услуг;
- внедрить роботизированные методы перемещения грузов по территории терминала логистического центра;
- усовершенствовать систему идентификации груза на основе применения штрихового кодирования;
- автоматизировать процесс размещения транспортных средств на терминале;
- усовершенствовать информационную систему обмена данными между участниками процесса обработки груза на основе применения цифровых технологий;
- организовать мониторинг перевозки груза в режиме реального времени;
- усовершенствовать систему транспортно-экспедиционного обслуживания интермодальных перевозок;
- усовершенствовать систему государственного регулирования логистической системы;

- усовершенствовать национальное законодательство, регламентирующее логистическую деятельность с учетом имплементации международных правовых норм;
- усовершенствовать процесс управления товародвижением в цепях поставок;
- расширить практику применения результатов электронной биржевой торговли в процессе оказания логистических услуг;
- расширить перечень услуг, предоставляемых логистическим оператором, в том числе с применением беспилотных воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов.

### **Библиографические ссылки**

1. Сайт РУП «Белтаможсервис» [Электронный ресурс]. URL: <https://mon.declarant.by> (дата обращения 10.04.2024).
2. Сайт Государственного пограничного комитета Республики Беларусь [Электронный ресурс]. URL: <https://gpk.gov.by/situation-at-the-border> (дата обращения 10.04.2024).
3. Сайт Alpega Group [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alpegagroup.com/en/resources/blog/5-logistics-challenges-for-2023-and-how-to-beat-them> (дата обращения 10.04.2024).