

ХАРАКТЕРИСТИКА РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННОГО ДАВЛЕНИЯ

А. В. Ковалевская¹⁾, Н. Н. Капустина²⁾

¹⁾ Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, nastena.kovalevskaya.03@mail.ru

²⁾ Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь, nat_kap@yahoo.com

В научной статье анализируются теоретические и практические аспекты переориентации деятельности логистики и транспортно-экспедиторских услуг в условиях санкционного давления на новые рынки.

Ключевые слова: транспортно-логистические услуги; грузооборот; пункты разгрузки; восточный рынок; санкции.

CHARACTERISTICS OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES MARKET IN THE REPUBLIC OF BELARUS UNDER SANCTIONS PRESSURE

A. V. Kovalevskaya¹⁾, N. N. Kapustina²⁾

¹⁾ Belarusian State University, Niezaliežnasci Av., 4, 220030, Minsk, Belarus, nastena.kovalevskaya.03@mail.ru

²⁾ Belarusian State University, Niezaliežnasci Av., 4, 220030, Minsk, Belarus, nat_kap@yahoo.com

The scientific article analyzes the theoretical and practical aspects of re-orientation of logistics and transport-forwarding services activities under sanctions pressure.

Keywords: transportation and logistics services; cargo turnover; unloading points; eastern market; sanctions.

Сфера транспортно-логистических услуг играет большую роль в экономике Республики Беларусь, занимая при этом достаточно значимое место на рынке. На рынке представлены организации, ориентированные на внутренний рынок, но они занимаются и транспортно-логистическими услугами, которые направлены на организацию международных цепочек поставок. В то же время, сам рынок является экспортно-ориентированным.

Важнейшими условиями и факторами, повлиявшими в 2022 г. на функционирование логистической и транспортно-экспедиционной дея-

тельности в странах Европы и Республике Беларусь, являлись ограничение экспортно-импортных операций белорусских организаций на международных рынках; усложнение условий внешнеэкономической деятельности и расширение международных санкций. Это привело к нарушению логистических цепей поставок, увеличению стоимости товаров и услуг [1].

В первом квартале 2022 года объём перевозимых грузов в тоннах сократился на 8% в сравнении с 2021 годом. В прошедшем году произошло падение транзита в страны Европы, которое продолжается и в текущем.

С 2022 г. Белстат исключил статистические данные о грузовых перевозках. Актуальный показатель грузооборота (в тонно-километрах) остался лишь за 2021 год. Последняя актуальная статистика о грузовых перевозках по видам транспорта есть только за апрель 2022 г. Согласно этим данным, заключительная оценка показала падения объёма грузоперевозок автомобильным транспортом составила 24,1%.

В 2022 году объём транспортно-экспедиционных и логистических услуг составил более 8,79 млрд руб., что превышает показатели 2021 года на 2,4% (8,58 млрд руб.). Из них объём транспортно-экспедиционных услуг составил 7,98 млрд руб., что на 0,9% выше, чем в 2021 году (7,90 млрд руб.), а логистические услуги достигли 804,7 млрд руб., превышая прошлогодние показатели на 11,9% (673,1 млрд руб.) [2].

Логистические услуги и экспедирование автомобильного транспорта составили сумму в 4,01 млрд руб. Данный объём выше показателя 2021 г. на 0,75% (3,98 млрд руб.).

Одно из решений правительства, которое касалось перемещения грузового транспорта и тягачей стран ЕС по территории Беларуси только до определенных пунктов для разгрузки и прицепа, стало толчком для развития транспортных услуг в стране и перехода на более выгодные условия работы с рынком ЕАЭС и азиатского региона. Данные места перецепки/перегрузки являются важным связующим звеном в цепочке поставок, именно благодаря им происходит эффективное функционирование грузопотока из ЕС.

При анализе различных показателей, отражающих экономическую результативность транспортно-экспедиционной и логистической сферы в Беларуси, можно констатировать, что в течение последних трёх лет позитивная динамика наблюдается практически в каждом из направлений, предусмотренных в стратегии развития логистической инфраструктуры страны до 2030 года.

Транспортно-экспедиционными организациями и логистическими операторами в 2022 г. обработано более 96,0 млн т грузов, что больше уровня 2021 г. в 2,7 раза (34,7 млн т). В последние два года, в связи с изменениями в логистических цепочках и развитием восточного рынка

грузоперевозок, игроки в сфере логистики стали активнее работать в странах СНГ, Грузии, Турции, Китае и других азиатских странах. Эти страны стали основными транспортными коридорами, через которые теперь проходит основная часть грузовых перевозок [3].

Как итог, санкции, проблемы прохождения границ с Евросоюзом и другие факторы не могли не отразиться на грузообороте страны. Оценочно, грузооборот в 2022 году составил 88,6 млрд тонно-километров, или 103,9% к 2021 году. По итогам января-сентября 2023 года грузооборот составил 53,7 млрд тонно-километров, или только 80% к соответствующему периоду 2022 года.

Но следует отметить, что современные вызовы и риски в сфере белорусской транспортной логистики эффективно устраняются и снижаются на базе тесного взаимодействия стран ЕАЭС, Азиатского региона, стран ЕС и на базе быстрого реагирования транспортно-логистических компаний на изменяющийся рынок транспортных услуг.

Библиографические ссылки

1. Economic challenges that await us in 2023 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.worldports.org/5-economic-challenges-that-await-us-in-2023> (дата обращения: 08.04.2024).
2. Объём транспортно-логистических услуг [Электронный ресурс]: белорусский транспортно-логистический портал. URL: <https://infotrans.by> (дата обращения: 08.04.2024).
3. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь: государственный информационный ресурс [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.by> (дата обращения: 10.04.2024).