



Ольга Овечкина,
доцент кафедры
логистики и ценовой
политики БГЭУ, кандидат
экономических наук;
ovechkinolga@rambler.ru

ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ БЕЛАРУСИ КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ

В международной рыночной среде процесс создания и совершенствования логистического управления цепями поставок объективно приводит к усилению интеграции стран и организаций, участвующих в перемещении товаров, являясь важнейшим фактором экономического роста.

УДК. 339.7(339.5)



Аннотация. В статье отражены результаты анализа становления и развития логистической системы в Беларуси. Отмечены позиция страны в мировом рейтинге развития логистики, имеющиеся преимущества и недостатки, создающие возможности и угрозы функционирования цепей поставок в Республике Беларусь. Установлено, что разработанная правовая база управления формирующимся логистическим сектором выступает организационно-хозяйственной основой совершенствования экономической деятельности белорусских товаропроизводителей и инструментом оптимизации потоковых процессов. Особое внимание уделено роли логистики в противостоянии страны экономическим санкциям. Определено, что изменения рыночных условий, производственно-технологических процессов и направлений движения логистических потоков требуют гармонизации системы на базе внутренних резервов и развития логистической сети как механизма активизации внешнеторговых и внешнеэкономических взаимоотношений, повышения качества логистических услуг.

Ключевые слова: логистика, транспортно-логистическая система, логистические центры, коммерческая логистика, интеграционные процессы, транспортный комплекс, цепи поставок, цифровизация экономики.

Для цитирования: Овечкина О. Динамика развития логистической системы Беларуси как фактор экономической устойчивости // 2024. №7. С. 32–36.

<https://doi.org/10.29235/1818-9857-2024-07-32-36>

Товародвижение как деятельность по планированию, организации и контролю над распределением и передвижением товара от производителя к потребителю для получения прибыли и достижения устойчивой конкурентоспособности через удовлетворение потребностей и повышение качества жизни предполагает учет комплексных целей обоих участников этого процесса. Производителем обеспечивается доставка и сервисное сопровождение продукции (определяется уровень товарных запасов, обработка заказов, место, время и способы транспортировки, предоставление гарантий и т.д.). Для потребителя важно своевременное получение заказа, а также постпродажное обслуживание. При этом перемещение товарных (а также сопровождающих их информационных, финансовых, сервисных) потоков, а именно: доставка, складирование, хранение и поддержание запасов – предполагает создание и развитие инфраструктуры, обеспечивающей стабильное функционирование механизма логистики. Система цепей поставок и товаропроводящей сети (ТПС), предусматривающая взаимосвязь и взаимодействие всех элементов на всех уровнях, должна быть гибкой и эффективной, то есть представлять собой целостность условий и составляющих ее элементов.

Эволюция логистических систем за рубежом доказывает, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов конкурентной борьбы не только отдельных хозяйствующих субъектов, но и стран в целом.

В силу объективных причин географического, политического, экономического характера в Беларуси имеет место определенное технологическое отставание в области логистики. Согласно средневзвешенной оценке экспертов Всемирного банка, в 2023 г. республика занимала 79-е место (индекс эффективности логистики (LPI) 2,7) среди 139 стран в рейтинге развития логистики, поднявшись на 24 позиции [13]. Учитывая преимущества выгодного географического положения на пересечении международных транспортных коридоров (автомобильных МТК-2 «Восток–Запад», МТК-9 «Север–Юг» и железнодорожных Е-20, Е-24, Е-50) и недостатки, связанные с отсутствием выхода к морю, наиболее приоритетными для нашей экономики являются железнодорожный и автомобильный виды транспорта. Кроме того, из-за введенных санкций и других юридических ограничений, сдерживающих внешнеторговые поставки, отлаженные схемы поставок и разработанные цепочки маршрутов раз-

рушились, что потребовало быстрой кардинальной перестройки организации логистики и переориентации грузопотоков.

Вместе с тем Беларусь выстраивает и развивает значимый для экономики в целом сектор бизнеса – логистический.

Правовой базой регулирования деятельности ТПС и становления логистического процесса в нашей стране явилось Положение о товаропроводящей сети отечественных производителей за рубежом от 21.12.2006 г. №1699, утвержденное Советом Министров, в котором особое внимание уделялось вопросу управляемости товаропроводящих сетей [6]. В этой связи Министерство торговли выступило с предложением формирования трехступенчатой системы организации и координации ТПС за рубежом, а именно:

- **первый уровень** – субъекты ТПС, создаваемые и действующие под контролем правительства (к ним относились торгово-логистические центры в странах зарубежья);
- **второй уровень** – структуры, образованные и работающие под эгидой глав республиканских органов госуправления и учреждений, подчиненных правительству (представительства, торговые дома, сборочные производства и др.);
- **третий уровень** – организации, находящиеся под патронажем руководителей предприятий (сервисные, сетевые торговые центры, дилерские структуры).

В дополнение к названному положению были разработаны и установлены задания по удельному весу прямых поставок товаров в общем объеме экспорта, которые были утверждены постановлениями правительства №840 от 27.06.2007 г. и №325 от 04.03.2008 г. Нормы документа были направлены на увеличение доли прямых поставок и приравненных к ним в общем объеме экспорта отечественных предприятий. Предполагалось, что такие действия приведут к снижению числа необоснованных посредников, что должно было стать дополнительным фактором роста эффективности белорусского экспорта [7]. В результате в 2009 г. нашу страну за рубежом представляли 255 субъектов товаропроводящей сети с белорусскими инвестициями в 32 государствах мира. Из них в Российской Федерации – 68,6%, в СНГ – 14,5%, в странах дальнего зарубежья – 16,9%.

В дальнейшем в ходе реализации Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. на территории страны было создано 20 логистических центров с общей складской площадью 400 тыс. м² и численностью

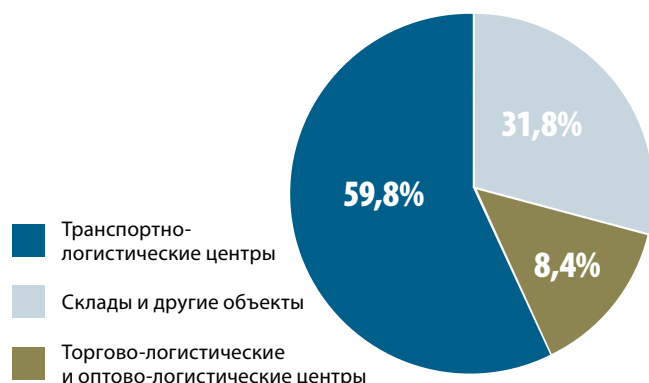


Рис. 1. Структура логистических услуг обработки белорусских грузов. Источник: [8]

новых рабочих мест 4,6 тыс. [9]. Республиканской программой развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг. были установлены основные цели логистической деятельности – совершенствование ее условий и повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг и активизации транзитного потенциала страны [10].

В 2017 г. Советом Министров была утверждена Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 г., в которой в качестве приоритетной задачи поставлено преодоление определенной изолированности белорусского бизнеса от международных цепей поставок и вхождение отечественных предприятий в глобальные кооперационные цепи [3].

Постановлением Совета Министров в 2021 г. утверждена Государственная программа «Цифровое развитие Беларуси» на 2021–2025 гг., в которой предусматривается выполнение мероприятий по созданию и совершенствованию платформы национальной системы электронной логистики [1].

Правовая база управления этой сферой выступает организационно-хозяйственной основой совершенствования экономической деятельности белорусских товаропроизводителей и инструментом оптимизации потоковых процессов.

Вследствие этого в настоящее время в республике функционируют 2175 логистических компаний, охватывающих все отрасли экономики (ведущими 4PL-операторами являются Республиканское транспортно-экспедиционное унитарное предприятие «Белинтертранс-ТЛЦ БЖД», Республиканское унитарное предприятие «Белтаможсервис»), и 61 логистический центр (31 – класса «А»).

В начале 2022 г. общий объем услуг, оказанных белорусскими организациями, осуществляющими деятельность в этой сфере, в сравнении с 2020 г. составил более 673 млн руб. (прирост в стоимостном выражении на 31,7%), объем логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории Республики Беларусь – свыше 43 млн руб. (падение на 30%) [11].

Структура распределения оказываемых услуг в логистических центрах на внутреннем рынке Беларуси отражена на рис. 1.

Структура логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории Беларуси отражена на рис. 2.

Происходящие изменения в экономике страны предопределяют создание принципиально новой системы управления грузопотоками, основанной на современной технологии и логистических принципах перемещения грузов.

Между тем специалисты отмечают ряд существующих проблем:

- недостаток мультимодальных логистических центров (17 из 61) с использованием двух и более видов транспорта;
- небольшое количество оснащенных складских площадей для хранения охлажденных и скоропортящихся товаров;
- нерациональное размещение логистических центров вокруг г. Минска (45 из 61);
- недозагруженность и недоукомплектованность ряда складских объектов современными технологическими средствами.

В стране подготовлена и реализуется Стратегия инновационного развития транспортного комплекса до 2030 г., которой предусмотрены меры, обеспечивающие совершенствование работы

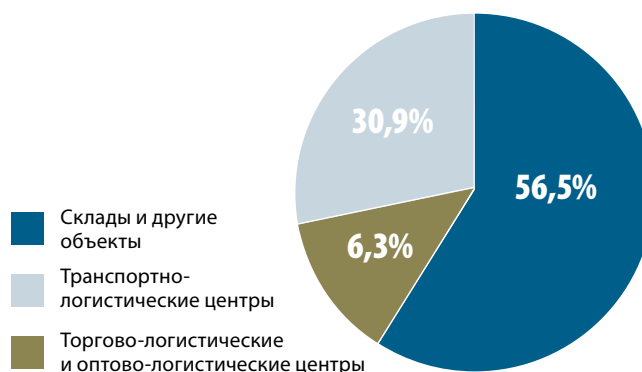


Рис. 2. Структура логистических услуг по обработке транзитных грузов. Источник: [8]

транспорта и его инфраструктуры и, несмотря на современные вызовы, способствующие достижению социальных, производственных и внешнеэкономических целей. Так, Белорусская железная дорога совместно с грузовладельцами и логистическими компаниями нашей республики, России, Казахстана, Азербайджана и Китая в кратчайшие сроки сформировала 40 транспортно-логистических маршрутов доставки нашей продукции более чем в 20 стран мира. В настоящее время обсуждаются перспективы использования многозвенных автопоездов, специально предназначенных для этих целей. Экспериментальный образец был разработан Национальной академией наук Беларуси и Минским автомобильным заводом: длина подвижного состава – 47 м, полная масса – 97 т, грузоподъемность – 56 т, в кабине – электронный центр управления с монитором и мультимедийными функциями, под каждым полуприцепом расположена силовая установка, позволяющая ему быть автономным при дистанционном перемещении во время погрузки/разгрузки [4]. Автопоезд предназначен для перемещения грузов по дорогам первой категории. Для эксплуатации многозвенных составов потребуются определенные условия: опорные пункты технического обслуживания, реконструкция полотна и придорожного сервиса.

Развитие транспортного комплекса страны, условия цифровизации современного рынка, а также наличие совершенной информационной инфраструктуры предопределили и способствуют росту коммерческой логистики и электронной коммерции.

В республике созданы и успешно функционируют два основных электронных ресурса, осуществляющих международные торговые операции: Белорусская универсальная товарная биржа (платформа для проведения трансграничных торговых-закупочных операций в электронной форме) и Единый национальный информационный ресурс «Тендеры», оператором которого является Республиканское унитарное предприятие «Национальный центр маркетинга и конъюнктуры цен» (предоставляющий сведения о потребностях и закупках отечественных предприятий и организаций). Торговая площадка «Импортозамещение» Белорусской универсальной товарной биржи (БУТБ) как форма поиска деловых партнеров позволяет оперативно и с минимальными рисками находить аналоги санкционных товаров, расширять круг покупателей и выходить на новые рынки сбыта. Активизация биржевого сотрудничества между субъектами Беларуси и РФ способствует преодолению

проблем обеих стран в сфере импортозамещения: в течение первого полугодия 2023 г. сумма биржевых сделок, заключенных российскими резидентами на БУТБ, увеличилась на 34%, выросло количество транзитных операций, проводимых россиянами через белорусскую биржу; по результатам торгов на площадке Московской биржи (АО «Национальная товарная биржа») в первом полугодии 2023 г. экспорт белорусских товаров в Московскую обл. в стоимостном выражении вдвое превысил аналогичный показатель 2022 г. [5].

Кроме того, с 2020 г. в республике стремительно развивается рынок интернет-торговли, который позволяет отечественным производителям значительно расширить потребительский сегмент и географию продаж: ежегодно примерно 10% составляет прирост количества интернет-магазинов, около 25% (4–6% розничного товарооборота) – онлайн-продаж через маркетплейсы.

Состояние и динамика роста логистической системы способствуют торгово-экономической активности страны на зарубежных рынках: так, в первом полугодии 2023 г. внешнеторговый оборот составил 53,833 млрд долл. (113,4% к аналогичному периоду 2022 г.), отрицательное сальдо внешней торговли товарами в размере 1,2 млрд долл. нивелировано значительным положительным сальдо услуг – 1,4 млрд долл. [2]. Примечательно в этой связи, что Всемирный банк пересмотрел ранее данный прогноз о снижении ВВП Беларуси в 2023 г. на 2,3%, опубликовав в октябре данные по прогнозируемому росту экономики на 3% (рост мирового реального ВВП предполагается на уровне 2,1%) [12].

Экспортно-импортные ограничения, введенные против отечественных субъектов хозяйствования, и потери рынков в странах Евросоюза и Украине (составляющие примерно 50% общего объема внешних поставок) удалось на 80% компенсировать переориентацией товарных потоков в дружественные страны, в первую очередь в Российскую Федерацию, удельный вес которой во внешней торговле республики в 2022 г. вырос до 60%, а в первом полугодии 2023 г. – на 50% по сравнению с аналогичным периодом 2022 г. [2]. Расширение существующих торговых маршрутов по территории России (Восточного, Азово-Черноморского, Север – Юг), пользование услугами 20 российских морских портов, предоставление Российскими железными дорогами тарифной скидки в размере 50% до 2026 г. на перевозку нефтепродуктов и снижение уровня оплаты грузовых перевозок из республики в рамках тарифного коридора позволили белорусским

товаропроизводителям обеспечить поставки на рынки стран Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, Африки, достигнуть договоренностей об отмене разрешительного порядка осуществления международных автоперевозок грузов с Исламской Республикой Иран, Кыргызской Республикой, Сирийской Арабской Республикой, Республикой Узбекистан, увеличить в 5 раз экспортные потоки в Китайскую Народную Республику.

Особое значение уделяется становлению производственно-кооперационных цепей и межрегиональных связей белорусских субъектов хозяйствования с зарубежными компаниями: налажено сотрудничество по линии торгово-промышленных палат, научно-производственных центров, крупных, средних и малых предприятий преимущественно со странами СНГ. Перспективны в этом отношении химия, фармакология, биотехнологии, электроника, IT-технологии, в развитии которых предполагается использование опыта России, Индии, Израиля, Китая. Научно-технологическое сопряжение может способствовать созданию сложной технической продукции и формированию замкнутых цепей добавленной стоимости.

Таким образом, логистическая деятельность оказывает существенное влияние на эффективность и устойчивость экономики Республики Беларусь. Изменения рыночных условий, производственно-технологических процессов и направлений движения товарных потоков определяют необходимость совершенствования и повышения качества логистических услуг, основанных на комплексности и интегрированности системы, мобильности и синхронизированности взаимодействия всех участников, модернизации инфраструктурных объектов, выстраивания полных кооперационных цепей с иностранными партнерами по бизнесу. Формирование гармонизированной логистической системы на базе внутренних резервов и развития логистической сети как механизма активизации внешнеторговых и внешнеэкономических взаимоотношений является насущной задачей малой открытой белорусской экономики. ■

Статья поступила в редакцию
03.01.2024 г.

■ **Summary.** The article presents the results of the analysis of the formation and development of the logistics system in Belarus. The position of the country in the world ranking of logistics development, the advantages and disadvantages that create opportunities and threats for the functioning of supply chains in the Republic of Belarus are noted. It is established that the developed legal framework for managing the evolving logistics sector acts as an organizational and economic basis for improving the economic activities of Belarusian producers and a tool for optimizing flow processes. Special attention is paid to the role of logistics in the country's counteraction to economic sanctions. It is identified that changes in market conditions, production and technological processes and directions of movement of logistics flows require the harmonization of the system based on internal reserves and the development of the logistics network as a mechanism for activating of foreign trade and foreign economic relations, the improving the quality of logistics services.

■ **Keywords:** logistics, transport and logistics system, logistics centers, commercial logistics, integration processes, transport complex, supply chains, digitalization of the economy.

■ <https://doi.org/10.29235/1818-9857-2024-07-32-36>

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Государственная программа «Цифровое развитие Беларуси» на 2021–2025 гг.: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 02.02.2021 г. №66 // <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C2100066&p1=1>.
2. Информация о внешней торговле товарами и услугами Республики Беларусь за январь-июль 2023 года / Национальный статистический комитет Республики Беларусь // <https://www.nbrb.by/statistics/foreigntrade/current>.
3. Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 г. // <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C21701024>.
4. «МАЗ» идет на обгон / официальный сайт ОАО «МАЗ» // <http://www.maz-mazamcodor.ru/anevs/13225>.
5. Новости, 2023 / официальный сайт ОАО «Белорусская универсальная товарная биржа» // <https://www.butb.by/news/>.
6. О товаропроводящей сети отечественных производителей за рубежом: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 21.12.2006 г. №1699 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2006. № 5. 24407.
7. Об установлении республиканским органам государственного управления и иным государственным организациям, подчиненным Правительству Республики Беларусь, заданий на 2007 г. по удельному весу прямых поставок товаров в общем объеме экспорта: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 27.06.2007 г. №840 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2007. №5. 25444.
8. Обзор рынка транспортно-логистических услуг Республики Беларусь // https://bikratings.by/rynok_transportno_logisticheskikh_uslug_rb.
9. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29.08.2008 г. №1249 (с изм.) // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2011. №5. 33193.
10. Республиканская Программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг.: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 18.06.2016 г. №560 // <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C21600560>.
11. Транспорт в Республике Беларусь: статистический буклет // Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Минск, 2022.
12. Europe and Central Asia Economic Update, Fall 2023: Sluggish Growth, Rising Risks. – Washington, 2023. P. 49–50.
13. International LPI Global Ranking / The World Bank / World Bank Group // <http://www.lpi.worldbank.org.international/global/>.