

**ИНЖЕНЕРНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ АНАЛИТИКА
ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ЛОГИСТИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

**ENGINEERING AND ECONOMIC ANALYSIS
OF PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT
LOGISTICS THE REPUBLIC OF BELARUS**

Жудро М. К., д-р экон. наук, проф., **Жиромский С. В.**, маг.,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь
M. Zhudro, Doctor of Economics, Prof.,
S. Jeromsky, Undergraduate student,
¹Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus

В статье рассмотрены проблемы достижения целевых ориентиров в сфере транспортной логистики Республики Беларусь. Выполнена инженерно-экономическая аналитика перспектив развития транспортной логистики Республики Беларусь в условиях геополитической протекционистской политики и сформулированы концептуальные возможности адаптации национальных перевозчиков к новым вызовам неопределенности формирования фрахта, уточнены преимущества транспортной логистики, перечислены позитивные последствия выхода России на рынок международных перевозок.

The article discusses the problems of achieving targets in the field of transport logistics of the Republic of Belarus. An engineering and economic analysis of the prospects for the development of transport logistics in the Republic of Belarus in the context of a geopolitical protectionist policy has been performed and conceptual possibilities for adapting national carriers to new challenges of uncertainty in freight formation have been formulated, the advantages of transport logistics have been clarified, and the positive consequences of Russia's entry into the international transportation market have been listed.

Ключевые слова: транспортная логистика, аналитика, санкции, перевозчики, фрахт.

Keywords: transport logistics, analytics, sanctions, carriers, freight.

ВВЕДЕНИЕ

В ходе выполненных аналитических, эмпирических, экспериментальных исследований установлено, что в современной научной и деловой литературе по актуальным проблемам практики конкурентного развития транспортной логистики с целью оптимизации фрахта и расходов не только перевозчиков, но и заказчиков-покупателей в последние годы имеет место увеличение научных публикаций, базирующихся на традиционной экономической теории равновесного рынка и маркетинговой практика ее реализации и недостаточно действенных, конкурентных научно-технических разработок в соответствии с требованиями геополитической протекционистской политики и новых вызовов неопределенности логистического рынка [1].

ИНЖЕНЕРНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ АНАЛИТИКА ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В ходе выполненных аналитических, эмпирических, экспериментальных исследований установлено, что в современной научной и деловой литературе по актуальным проблемам практики конкурентного развития транспортной логистики с целью оптимизации фрахта и расходов не только перевозчиков, но и заказчиков-покупателей в последние годы имеет место увеличение научных публикаций, базирующихся на традиционной экономической теории равновесного рынка и маркетинговой практика ее реализации и недостаточно действенных, конкурентных научно-технических разработок в соответствии с требованиями геополитической протекционистской политики и новых вызовов неопределенности логистического рынка [1].

В этой связи, следует констатировать, что транспортная логистика в условиях геополитической протекционистской политики остается базовой отраслью страны и формирует предпосылки для устойчивости функционирования национальной экономики, так как обеспечивает перевозку технологически необходимого сырья, материалов, полуфабрикатов и готовой продукции [5].

Транспортная отрасль играет значительную роль в экономике Беларуси. 5 % валового внутреннего продукта, успешная конкуренция на международном рынке и большая доля (около 40 %) в экспорте услуг говорят о высоком уровне развития этого направления

в стране. Транспортные компании в Беларуси обладают конкурентоспособностью и способны предоставлять качественные услуги. Увеличение экспортного потенциала благодаря транспортной отрасли является важным фактором для экономического развития страны [3].

В сфере транспортного комплекса Республики Беларусь по состоянию на 1 января 2023 года функционирует около 11,2 тыс. организаций различных форм собственности и более 36 тыс. индивидуальных предпринимателей [7].

Автомобильная логистика играет важную роль в транспортной системе Беларуси. Это обусловлено не только географическим расположением страны, но и приоритетностью автомобильного транспорта как оптимального и эффективного средства доставки грузов от начального до конечного пункта назначения. Республика Беларусь пронизана сетью автомобильных дорог общего пользования длиной 86,3 тыс. км, в том числе около 74,5 тыс. км (86,0 %) – это дороги с твердым покрытием. Плотность автомобильных дорог на 1,0 км² территории республики составляет 0,4 км [3].

На сегодняшний день, автомобильный транспорт имеет ряд преимуществ перед другими видами транспорта, что делает его предпочтительным выбором во многих случаях: маневренность, срочность и регулярность доставки, а также ответственность за сохранность грузов делают автомобильный транспорт эффективным и надежным для внутренних перевозок. Эти факторы особенно важны для бизнеса, где время и сохранность грузов имеют критическое значение. Комбинирование различных видов транспорта может быть оптимальным решением для комплексной логистики, но автомобильный транспорт играет важную роль в обеспечении гибкости и эффективности внутренних перевозок.

Географическое расположение Беларуси играет важную роль в развитии транспортной логистики страны. Благодаря своему стратегическому положению между Россией, Украиной, Польшей, Литвой и Латвией, Беларусь является транзитным узлом для международных перевозок грузов.

Наша страна расположена на пересечении двух трансграничных транспортных коридоров, определенных согласно международной классификации под номером «II» («Запад-Восток») и под номером «IX» («Север-Юг») с ответвлением «IXB» и по сути, сближает ЕАЭС

и ЕС. В Беларуси активно развиваются дороги республиканского значения, в первую очередь – транзитные, улучшается таможенный, пограничный и придорожный сервис.

Однако, рынок грузовых перевозок находится в состоянии постоянной перемены и адаптации к новым условиям. Ковид-ограничения и санкции серьезно повлияли на транспортно-логистические цепочки между странами, вызвав изменения в маршрутах, выборе транспортных средств и поставщиков услуг.

Но из-за глобального характера экономики санкционное влияние в той или иной мере затронуло все страны. Транснациональный транспортный коридор «Север – Юг» играет ключевую роль в развитии логистики для внешней торговли стран ЕАЭС. Этот коридор обеспечивает более быструю и эффективную доставку грузов между странами союза и регионами Южной Азии, Восточной Африки и Ближнего Востока. Западный, Восточный и Транскаспийский маршруты предлагают разнообразные варианты для перевозки грузов, что способствует увеличению объемов внешней торговли и укреплению экономических связей между странами. Этот транспортный коридор обладает стратегическим значением для развития международной торговли и экономического сотрудничества.

В этой связи следует оценить, развитие транспортной логистики Беларуси, наряду с Казахстаном, в условиях геополитической протекционистской политики сохраняет лидерство среди стран ЕАЭС в Глобальном индексе эффективности логистики Всемирного банка [4].

Так, с 2018 по 2023 год содеялись кардинальные изменения в позициях стран Евразии в Глобальном индексе эффективности логистики Всемирного банка. Беларусь и Казахстан заняли 79 место, что является наивысшей позицией среди евразийских стран. Россия и Узбекистан – 88, Армения и Таджикистан – 97, а Кыргызстан – 123.

Эксперты подчеркнули, что по сравнению с 2018, рейтинг Беларуси поднялся на 24 позиции, Узбекистана на 11, а Таджикистана на 37. Рейтинги других стран снизились.

Это действительно важные аспекты, которые нужно учитывать при развитии транспортной инфраструктуры в регионе. Улучшенная транспортная инфраструктура способствует более эффективной торговле и перемещению товаров, обеспечивает лучшую доступность к медицинским услугам, образованию и другим социальным благам,

делает продукцию страны более конкурентоспособной на мировом рынке за счет снижения времени доставки и стоимости перевозок.

Улучшение доступности и эффективности транспортной системы может существенно способствовать развитию экономики, улучшению социальной сферы и повышению конкурентоспособности стран Евразии. Необходимо продолжать работу над совершенствованием инфраструктуры, внедрять новые технологии и методы управления, чтобы снизить транспортные издержки и повысить эффективность перевозок.

Беларусь стремится принять участие в зонах свободной торговли между ЕАЭС и третьими странами, так как это открывает новые возможности для разнообразия экспорта в условиях западных санкций. На данный момент Россия остается основным рынком для белорусских перевозчиков, демонстрируя постоянный рост спроса как в одном, так и в другом направлении. Согласно данным международной «Биржи грузоперевозок ATI.SU», в первом квартале 2023 года было зафиксировано 41 тысяча заявок на перевозки из Беларуси в Россию, что на 65 % больше, чем годом ранее. В обратном направлении спрос также вырос на 11 %. Важно отметить, что Беларусь и Россия начали обсуждать отмену разрешительной системы перевозок и снятие запрета на каботаж [6].

Российский закон, принятый в январе 2023 года, позволит транспортным компаниям из стран ЕАЭС выполнять каботажные перевозки на территории РФ с 1 марта 2025 года. Однако различия в налогообложении и других аспектах создают значительные препятствия. Опцион, который открывает возможность белорусам и другим иностранным перевозчикам выполнять каботажные автомобильные перевозки грузов на просторах России, уже выверен до мельчайших деталей. Вот вам эскиз:

- перевозчик из ЕАЭС должен въехать в Россию загруженным, таким образом завершив международную миссию перевозки;
- на одном и том же транспортном средстве можно осуществить до трех последовательных каботажных перевозок между точками выгрузки в пределах РФ;
- последняя из трех каботажных миссий должна быть завершена не позднее, чем через 7 дней после разгрузки в рамках международной перевозки;

– транспортной компании из ЕАЭС следует заранее уведомить Росстаннадзор о намерении выполнить внутрироссийскую грузоперевозку и дожидаться подтверждения этой возможности от указанного федерального органа.

Необходимость создания новых транспортно-логистических цепочек, поиск новых стратегических партнеров и разработка инновационных схем поставок остается актуальной и в текущем году. Здесь ключевую роль играют азиатские страны, являющиеся наиболее перспективными направлениями для сотрудничества. Именно здесь происходит взрывной рост интереса, товарооборота, именно здесь ускоренно развивается сама «Биржа ATI.SU».

С увеличением объемов грузовых перевозок компании могут столкнуться с проблемой нехватки грузовых перевозчиков, что может серьезно замедлить процесс доставки и повлиять на их репутацию на рынке. Поэтому, развитие концептуальных схем перевозок и сетей складов играет ключевую роль в повышении гибкости поставок и снижении рисков возможных задержек.

Для повышения конкурентоспособности и успешности в быстро меняющейся логистической среде предприятия должны инвестировать в развитие транспортно-логистических сетей и технологий. Инфраструктурные проекты, такие как реконструкция дорог и аэропортов, проводимые в Беларуси, способствуют улучшению обслуживания и безопасности в транспортно-логистическом комплексе.

За последние три года выполнена реконструкция таких значимых для страны объектов дорожной инфраструктуры как:

- автодорога Р-23 Минск-Микашевичи от Солигорска до Слуцка;
 - автодорога Р-53 от Минска до Смолевич, реконструкция которой продолжается в сторону Борисова;
 - мост через р. Западная Двина на подъезде к г. Новополоцку.
- Возведены Юго-западный обход г. Могилева и обход г. п. Мир.

Введена в эксплуатацию вторая искусственная взлетно-посадочная полоса в Национальном аэропорту Минск. Это позволит увеличить пропускную способность аэропорта, снизить задержки рейсов и обеспечить более комфортные условия для пассажиров.

Продолжается работа по модернизации железнодорожной инфраструктуры и преобразованию подвижного состава Белорусской железной дороги. Это даст возможность повысить скорость и эффективность перевозок, снизить издержки и сделать железнодорожный

транспорт более конкурентоспособным. По части водного транспорта основные работы сфокусированы на участке международного водного пути Е40, реконструкции судоходных сооружений Днепро-Бугского канала [7]. Развитие перевозок контейнерными поездами через территорию Республики Беларусь в сообщении Китай – Европа – Китай является важным шагом в развитии логистической инфраструктуры страны [2].

В активной проработке план конструирования на территории индустриального парка «Великий камень» крупного регионального логистического центра. Создание такого объекта будет способствовать оптимизации процессов хранения, перевалки и распределения грузов, а также повышению эффективности логистических операций.

Формирование современной транспортно-логистической инфраструктуры включает в себя создание сети логистических центров в стране, которые способствуют эффективному использованию экономического потенциала Республики Беларусь, улучшению существующих технологических процессов, повышению уровня автоматизации и внедрению виртуальных организаций. Также важным является развитие новых технологий и стратегий, направленных на обеспечение безопасности транспортно-логистических процессов [7].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Время создавать новые пути, расширять горизонты и строить мосты к успеху в мире логистики и транспорта. Ведь как говорится, «путь в тысячу ли начинается с первого шага», и каждый новый проект, каждое новое партнерство – это шаг к новым горизонтам и возможностям.

ЛИТЕРАТУРА

1. Жудро, М. М. Smart-экономика трансформирует традиционный закон спроса и предложения в закон «умно-сплетенного» агрегативного спроса и предложения (Zhudro) / М. М. Жудро, В. М. Жудро // Политические, экономические и социокультурные аспекты регионального управления на Европейском Севере: материалы XVI Всероссийской науч. конф. (с международным участием) (26–28 апреля

2023 г., г. Сыктывкар). – Сыктывкар : ГОУ ВО КРАГСиУ, 2023. – С. 345–354.

2. Жудро, М. К. Экспортная диагностика комплементарности SMART-индустрии Беларуси и Китая // М. К. Жудро, М. М. Жудро / Беларусь-Китай: контуры инновационно-технологического сотрудничества: сборник материалов научно-практической конференции (г. Минск, Научно-технологический парк БНТУ «Политехник», 19–20 октября 2023 г.); сост. М. А. Войтешонок. – Минск : БНТУ, 2023. – С.16–18.

3. Ивуть, Р. Б. Логистика / Р. Б. Ивуть. – Минск : БНТУ, 2021. – 462 с.

4. Транспорт в Республике Беларусь: статист. сб. – Минск : Нац. статист. комитет Респ. Беларусь, 2022. – 26 с.

5. Индекс эффективности логистики (LPI) : [Сайт]. – URL: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (дата обращения: 10.04.2024).

6. Research on the economic security application of energy economy in a low-carbon sustainable development society / Jun Li^{1*}, Yuanpei Liu², Ruixue Shao² and M.K. Zhudro* ¹ Belarusian National Technical University, 20013 Minsk, Belarus, ² Belarusian State University, 220030 Minsk, Belarus * Corresponding author: jli701788@gmail.com; nv_mk@mail.ru : [Сайт]. – URL: https://www.e3sconferences.org/articles/e3sconf/abs/2024/27/e3sconf_icecae2024_01007/e3sconf_icecae2024_01007.html (дата обращения: 23.03.2024).

7. [Сайт]. – URL: <https://sputnik.by/20230524/gruzoperevozki-chto-proiskhodit-na-klyuchevykh-dlya-belarusi-marshrutakh-1075853203.html> (дата обращения: 28.03.2024).

8. Транспорт и логистика в Беларуси : [сайт]. – URL: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnye-otrasli/sfera-uslug/transport-i-logistika> (дата обращения: 04.04.2024).

Представлено 30.04.2024