

УДК 339.97(476+470+571)

Т. П. Побяржина, кандидат экономических наук, доцент,

Е. М. Монжаренко

Учреждение образования Федерации профсоюзов Беларуси «Международный университет «МИТСО»,
Витебский филиал, ул. М. Шагала, 8А, 210015 Витебск, Республика Беларусь, tulovo2@rambler.ru

СОВРЕМЕННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В СТРАНАХ ЕАЭС НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Международная логистика Республики Беларусь и Российской Федерации имеет ряд проблем, которые в основном являются следствием политических, экономических и технологических факторов. Введенные Западом после начала специальной военной операции на Украине антироссийские санкции серьезным образом изменили логистические цепочки по всей Евразии. В этих враждебных условиях совместное развитие транспортной инфраструктуры становится жизненно необходимой задачей для Москвы и Минска. В современных реалиях у стран возникает потребность в оптимизации логистической инфраструктуры. Транспортная интеграция позволит улучшить логистические процессы, а также упростить процессы пересечения границы между дружественными странами.

Ключевые слова: логистика; грузоперевозки; оптимизация; транспортный коридор; санкции; логистическая инфраструктура; индекс эффективности логистики.

Рис. 1. Табл. 1. Библиогр.: 6 назв.

Т. П. Pobyarzhina, PhD in Economics, Associate Professor,

Е. М. Monzharenko

Institution of Education of the Federation of Trade Union of Belarus "International University "MITSO",
Vitebsk branch, 8A M. Chagall St., 210015 Vitebsk, the Republic of Belarus, tulovo2@rambler.ru

MODERN CHARACTERISTICS OF LOGISTICS PROCESSES IN THE EAEU COUNTRIES ON THE EXAMPLE OF THE REPUBLIC OF BELARUS AND THE RUSSIAN FEDERATION

The international logistics of the Republic of Belarus and the Russian Federation has a number of problems, which are mainly the result of political, economic and technological factors. The anti-Russian sanctions imposed by the West after the start of a special military operation in Ukraine have seriously changed logistics chains throughout Eurasia. In these hostile conditions, the joint development of transport infrastructure becomes a vital task for Moscow and Minsk. In modern realities, countries have a need to optimize their logistics infrastructures. Transport integration will improve logistics processes and simplify border crossing processes between friendly countries.

Key words: logistics; cargo transportation; optimization; transport corridor; sanctions; logistics infrastructure; logistics efficiency index.

Fig. 1. Table 1. Ref.: 6 titles.

Введение. Евразийский экономический союз — международный союз, направленный на совместное развитие экономики следующих стран: Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Республика Кыргызстан и Российская Федерация [1]. Эти страны приняли общие правила таможенного осмотра — общий таможенный кодекс, коды товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности, антидемпинговые, специальные, регулирующие и компенсирующие мероприятия, единые таможенные тарифы. Таможенный осмотр применяется только на внешних границах.

Страны ЕАЭС имеют выгодное географическое положение с точки зрения логистики, так как через них проходят три важных международных транспортных коридора: «Север — Юг», «Восток — Запад» и «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (рисунки 1).



Рисунок 1. — Транспортные коридоры стран ЕАЭС

Примечание — Источник: [2].

Несмотря на благоприятное расположение стран, их логистическое развитие во многом отстает от стран ЕС. Это обусловлено сложностями с таможенным обеспечением внешнеэкономической деятельности, большими транспортными затратами, непродуктивной деятельностью логистики, недостаточным уровнем автоматизации складов, слабой степенью использования логистических схем в рамках ЕАЭС, несоответствием современных грузомощностей с пропускной способностью объектов логистической инфраструктуры, а также неравенством экономического потенциала стран-участниц.

Методология и методы исследования. Материалом для исследования послужила информация Министерства транспорта и коммуникаций, логистических операторов и транспортных компаний, электронные информационные ресурсы, публикации в периодических изданиях. Основные методы исследования: сравнение, анализ и синтез.

Результаты исследования и их обсуждение. В таблице 1 представлен рейтинг стран ЕАЭС в индексе эффективности логистики Всемирного банка.

Как видно из таблицы 1, в 2018 году выше всех в рейтинге находился Казахстан, а ниже всех был Кыргызстан. В 2023 году у всех стран наблюдается значительное ухудшение позиций, кроме Беларуси, которая поднялась на 24 позиции и стала лидирующей вместе с Казахстаном в рейтинге стран ЕАЭС. Кыргызстан также остался в «хвосте» стран.

Если рассматривать страны по составляющим рейтинга, то Беларусь также держит лидирующие позиции наравне с Казахстаном, опережая его лишь по качеству инфраструктуры (вместе с Россией) и своевременности доставки, уступая по качеству, компетентности и отслеживанию доставки. Кыргызстан почти во всех позициях уступает другим странам, преуспевая только в индексе международных перевозок (последняя — Армения) и разделяет место с Арменией в индексе отслеживания доставки.

Исходя из представленных данных, только Республика Беларусь смогла выстоять и преуспеть в логистических процессах, несмотря на неблагоприятную эпидемиологическую ситуацию, напряженное отношение между европейскими странами, значительные санкции и закрытые границы.

Т а б л и ц а 1. — Рейтинг ЕАЭС в индексе эффективности логистики Всемирного банка

Показатель	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия
	Место (оценка)				
2018 год (из 160 стран)	92 (2,61)	103 (2,57)	71 (2,81)	108 (2,55)	75 (2,76)
2023 год (из 140 стран)	97 (2,5)	79 (2,7)	79 (2,7)	123 (2,3)	88 (2,6)
Эффективность таможенных операций в 2023 году	84 (2,5)	74 (2,6)	74 (2,6)	110 (2,2)	90 (2,4)
Качество инфраструктуры в 2023 году	76 (2,6)	68 (2,7)	80 (2,5)	89 (2,4)	68 (2,7)
Международные перевозки в 2023 году	28 (2,2)	91 (2,6)	91 (2,6)	111 (2,4)	121 (2,3)
Качество и компетентность в 2023 году	92 (2,6)	92 (2,6)	81 (2,7)	127 (2,2)	92 (2,6)
Своевременность доставки в 2023 году	110 (2,7)	76 (3,1)	93 (2,9)	130 (2,4)	93 (2,9)
Отслеживание доставки в 2023 году	117 (2,3)	94 (2,6)	80 (2,8)	117 (2,3)	98 (2,5)

Примечание — Источник: разработано автором на основе [3].

Более подробно рассмотрим логистику стран ЕАЭС на примере Республики Беларусь и Российской Федерации. С 2024 года страны совместно активно развивают логистическую и транспортную инфраструктуру. Республика Беларусь рассматривается как «логистический перекресток» (через территорию страны пролегают маршруты, соединяющие Западную и Восточную Европу, Черноморское побережье со странами Балтийского моря), расположенный на стыке ЕАЭС и ЕС [4]. На территории государства действует более 60 логистических центров, из них примерно 25 % находятся в собственности государства, остальные имеют статус частных компаний и созданы за счет финансирования национальных и иностранных инвесторов (Иран, Азербайджан, Россия). Примерами успешной реализации логистической деятельности в стране могут служить логистические центры компаний «Минск Кристалл», логистический центр «Прилесье», «Шате-М Плюс», «Евроторг» и «Глобус Парк». Самая высокая концентрация логистических центров в Минской и Витебской областях.

Современный транзитный потенциал Республики Беларусь характеризуется рядом проблем:

1) несовершенство логистических центров (при их строительстве ориентир был только на автомобильный транспорт, лишь небольшая часть имеет железнодорожные подъезды);

2) ограниченное количество предлагаемых логистических услуг (около 30 видов, в то время как в мире их количество более 100);

3) невысокий уровень развития логистики в стране. Логистические операторы в основном имеют уровень 1PL- и 2PL-провайдеров (транспортная компания «Триера», ООО «ВИТАХАУЗ», транспортная компания «KROSSVOSTOK»). В мировой же практике их уровень доходит до операторов 5PL. На белорусском рынке количества 3PL-провайдеров (РУП «Белтаможсервис», ООО «Высотка Логистик», ООО «Пан и Пани») слишком мало для быстрого роста логистики, а 4PL-провайдеров единицы (транспортная компания «FOREL TRANS»);

4) неэффективность логистических процессов на предприятиях. В данный момент всего 3—4 % государственных предприятий и около 18—20 % частных компаний смогли эффективно выстроить логистические цепочки и саму логистику в целом. На сегодня

для поддержания конкурентоспособности необходимо постоянно модернизировать логистические процессы, больше ориентироваться на потребности клиентов, оптимизировать использование финансовых и материальных ресурсов;

5) предложения складских услуг выше спроса на них. В стране наблюдается относительный переизбыток складов, они загружены наполовину и ждут клиентов, которые уже построили собственную логистическую инфраструктуру [5]. Складские площади логистических центров площадью 250—500 м² заняты примерно на 60 %, 500—1 000 м² и более заняты всего на 20 %;

6) непродуктивное применение транспортных средств. Средняя производительность транспортных средств в Республике Беларусь в четыре раза меньше, чем в развитых зарубежных странах. Большая часть грузовых автомобилей устарела, характеризуется слабой оснащённостью, значительной степенью износа и т. д.;

7) непопулярность аутсорсинга услуг логистических центров. Отказ от данного вида сервиса связан с финансовым дефицитом для расчета со сторонними компаниями, небольшим объемом 3PL-провайдеров и нежеланием заказчиков изменять рабочие технологии, когда погрузочно-разгрузочные работы, складские, транспортные и другие виды работ осуществляются самостоятельно;

8) снижение грузопотока. Антироссийские санкции стали причиной того, что грузопотоки значительно сократились [6]. Понесли потери преимущественно грузоперевозчики, работающие на рынке перевозок пищевых продуктов из стран ЕС в Россию.

В логистике Российской Федерации сейчас идет этап формирования, характеризующийся поиском новых технологий и способов предоставления услуг и удовлетворения требований потребителей. Факторов влияния на развитие логистики в целом значительно больше, чем в Беларуси: территориальный масштаб, неравномерность необходимой инфраструктуры, различный климат и менталитет, 11 часовых поясов и др. Также в России логистических центров насчитывается более 600 тыс., что стимулирует поиск новых способов ведения конкуренции.

Логистика Российской Федерации также имеет ряд проблем:

1) значительные издержки. Это одна из наиболее распространённых проблем, вызванная высокими затратами на транспортные расходы (топливо, запчасти и т. д.) и значительными ценами на хранение и обработку товара на складах. Для сокращения издержек необходимо разрабатывать функциональную систему управления и отслеживания, а также внедрение новых ИТ-технологий и автоматизации систем;

2) таможенные проблемы. В настоящее время происходят частые задержки грузов и простои транспортных средств на российской границе. Особенно это связано с грузами из стран ЕС;

3) проблема с рабочими кадрами. На рынке труда наблюдается значительный спрос на квалифицированные кадры в области логистики. Компаниям приходится затрачивать достаточно много времени на поиск и проведение собеседований с возможными кандидатами. Это связано с недостаточной опытностью и небольшим количеством специалистов с профильным высшим образованием, которые могли бы быстро ориентироваться и приспосабливаться к новым реалиям и позициям страны на мировом рынке;

4) доставка грузов по железной дороге. В данный момент большее количество грузов перевозятся автомобильным транспортом, но на железную дорогу также возлагается большое количество транспортировок. При этом обслуживание железной дороги оставляет желать лучшего. Систематически встречаются повреждения груза и задержки в дороге, при том что тарифы на данный вид транспорта постоянно растут;

5) неравномерное развитие логистики в отдельных регионах. Российская Федерация имеет огромную территорию, внутри которой есть различия в наличии и качестве дорог, неравномерности расположения больших и малых населенных пунктов, количестве складов и терминалов. В некоторые регионы представляется возможным попасть только воздушным или водным транспортом;

б) автоматизация и оптимизация. Во многих логистических компаниях отсутствует рациональное управление цепями поставок, нет возможности приобрести современное оборудование и программы для автоматизации систем логистики и управления ее процессами.

Все вышеперечисленные проблемы имеют значительное влияние не только на логистику, но и на экономику стран в целом. Они приводят к завышенным ценам на услуги, увеличению сроков доставки, снижению конкурентоспособности компаний и продукции. Кроме того, весь рынок белорусских и российских компаний испытал трудности с приостановлением международных финансовых операций и скачкообразным курсом валют. Появляется потребность в разработке новых стратегий и создании фокуса на сотрудничестве Республики Беларусь с Российской Федерацией, что становится неотъемлемой частью адаптации бизнеса к новым условиям. Грузоперевозчики сейчас подвержены множеству ограничений, связанных с политикой ЕС, что вынуждает их изменять привычные маршруты и мириться с увеличением стоимости и времени перевозок. Это вынуждает применять менее эффективные логистические схемы для обхода наложенных санкций.

Для Республики Беларусь Российская Федерация остается главным направлением для работы грузоперевозчиков (90 % от всего белорусского транзита). В части морских грузоперевозок многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка», входящий в «Большой порт Санкт-Петербург», является базовым для перевалки грузов из Беларуси в Россию. Сторонами прорабатывается вопрос о передаче данного терминала в собственность Беларуси. Также в планах построить свой порт в Мурманской области, чтобы иметь возможность пользоваться преимуществами Северного морского пути. При помощи России Беларусь создает собственную портовую инфраструктуру и активно подключается к перспективным транспортно-логистическим коридорам, таким как «Север — Юг» и «Запад — Восток», которые способствуют транспортному сообщению со странами Ближнего Востока, Азии и Африки. Недавно было заключено соглашение о строительстве пограничного железнодорожного участка Решт — Астара между Ираном и Азербайджаном. Это позволит запустить коридор «Север — Юг», который откроет для России рынок Индии и других государств в бассейне Индийского океана. Очевидно, по новому пути смогут пойти и белорусские товары.

Еще одной хорошей новостью для белорусских транспортных компаний стал закон об отмене разрешительной системы перевозок и снятию запрета на каботаж в границах Российской Федерации. Сам закон начал действовать с 1 марта 2025 года.

Для ведения данной деятельности необходимо будет выполнять определенные условия:

- иностранный перевозчик (участник ЕАЭС) должен пересечь границу с Россией грузом, т. е. закончить международный рейс;
- на одной и той же машине разрешается выполнить три каботажные грузоперевозки;
- все каботажные перевозки должны быть завершены в течение семи дней со дня загрузки от международной доставки;
- транспортным компаниям требуется предварительно проинформировать Ространснадзор о планах на внутрироссийские грузоперевозки и получить от этого органа разрешение на данную операцию.

Многие специалисты считают, что такая возможность поможет Беларуси увеличить выручку от экспортных услуг на 4 %.

Для повышения привлекательности белорусского экспорта российская железная дорога предоставила республике скидку 50 % на перевозку нефтепродуктов и возврат порожних цистерн до 2026 года.

У стран усложнились логистические взаимоотношения с Казахстаном. После наложения ограничений ЕС запрет на перегрузку или перецепку на территории Казахстана для машин на белорусских или российских номерах был снят. У перевозчиков появилась возможность забирать товар на границе с ЕС и перевозить его далее по пути через Казахстан. За

2022 год на казахские номера были перерегистрированы около 5 000 белорусских и российских грузовых транспортных средств. Чтобы поддержать интересы отечественных транспортных компаний, Казахстан в текущий момент запретил данную процедуру.

Одним из способов обхода санкций на данный момент является поставка товаров через третьи страны. Основным узлом данной схемы является Турция (все виды транспорта). Также для автомобильного вида транспорта еще существуют проезды через Грузию, Иран и Азербайджан.

Привлекательным и интересным логистическим направлением является Китай. Налаживанию партнерских отношений способствует развитие проекта «Один пояс — один путь», который заключается в проходе автомобильного и железнодорожного транспорта из Китая в Европу через Республику Беларусь. Участие в данном проекте способствует модернизации экономики страны и возможному улучшению отношений с Европой. По мнению специалистов, при работе данного проекта на территорию Беларуси выпадает примерно 10 % всего товарооборота между Китаем и ЕС, что в совокупности может принести ежегодно 60 млрд дол. США. При хороших условиях и результатах у нашей страны будет шанс увеличить транзитный грузопоток в два раза. Также данный проект поможет решить проблему с недозагруженностью складов и максимально начать использовать весь потенциал складов и терминалов.

Для Российской Федерации Китай также имеет особое значение. Грузоперевозки между странами осуществляются всеми видами транспорта. Китай разрешил беспрепятственный въезд российским автомобилям на свою территорию. За 2023 год товарооборот между Россией и Китаем вырос на 27 % по сравнению с предыдущим годом. Развитие сотрудничества принесло рост электронной коммерции и развитие технологий, связанных с отслеживанием грузов. В будущем сотрудничество стран будет только укрепляться, чему способствует строительство железнодорожного моста через Амур и магистрали Москва — Пекин.

Заключение. Совершенствование логистических процессов в Республике Беларусь в современных реалиях — это максимальное сотрудничество с крупнейшими «игроками» на рынке международных перевозок, которые способны обеспечить нашу деятельность дополнительной работой. Особенно это касается транспортно-логистических компаний ЕАЭС, с которыми представляется возможным отстаивать свои интересы, получая совместную выгоду.

Список цитируемых источников

1. Евразийский экономический союз // Федеральная служба государственной статистики. — URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/12880> (дата обращения: 20.11.2024).
2. *Одинцова, Е.* Торговля со странами ЕАЭС: логистика, налоги, отчетность / Е. Одинцова. — URL: <https://allo.tochka.com/torgovlya-eaes> (дата обращения: 22.11.2024).
3. International LPI // THE WORLD BANK. — URL: <https://lpi.worldbank.org/international> (date of access: 25.11.2024).
4. Развитие логистики в Республике Беларусь: проблемы и перспективы. — URL: <https://logists.by/blog/osobennosti-i-perspektivy-logistiki-v-belarusi> (дата обращения: 26.11.2024).
5. Беларусь: что тормозит развитие логистики. — URL: <https://logists.by/companies/chto-tormozit-razvitie-logistiki> (дата обращения: 28.11.2024).
6. Белорусская логистика: проблемы и перспективы. — URL: <https://cargox.ru/publications/Logistics/-Belarusian-logistics-problems-and-prospects/> (дата обращения: 30.11.2024).

Поступила в редакцию 13.05.2025.