

УДК 656.02

## ИЗМЕНЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ

### CHANGES IN TRANSPORT LOGISTICS OF CARGO TRANSPORTATION IN THE NEW CONDITIONS OF ECONOMIC RELATIONS

**Михальченко А. А.**, канд. техн. наук, доц.,  
Белорусский государственный университет транспорта,  
г. Гомель, Республика Беларусь  
A. Mikhalchenka, Ph.D. in Engineering, Associate Professor,  
Belarusian State University of Transport, Gomel, Belarus

*На основе результатов исследований формирования транспортной логистики международных перевозок грузов рассматриваются возможности применения более эффективных форм и методов ее организации.*

*Based on the results of research on the formation of transport logistics of international transportation of goods, the possibilities of using more effective forms and methods of its organization are considered.*

*Ключевые слова: грузы, перевозка, логистика, хаб, граница, перевалка, инфраструктура, эффективность.*

*Keywords: cargo, transportation, logistics, hub, border, transshipment, infrastructure, efficiency*

#### ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях логистика охватила практически все области, связанные с движением товаров. Наряду с упрощением работы товаропроводящих сетей при изменении хозяйственных отношений между государственными субъектами на линии Восток-Запад возник ряд проблем. Они связаны с логистикой внешнеторговых перевозок достаточно существенны и требуют глубокого изучения и анализа, для дальнейшего усовершенствования и развития [1]. Проведение санкционной политики европейскими государствами с 2008 г. Постепенно привело к кризису в логистике в 2022 г.

Возникла необходимость создания новой концепции транспортной логистики трансграничной внешнеторговой деятельности.

## ИЗМЕНЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ НОВЫХ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ.

Поэтапная трансформация внешнеторговых отношений Республики Беларусь, начиная с крупномасштабного международного кризиса 2008 г., его повторения в 2014 г., привела к необходимости пересмотра концепции транспортной логистики внешнеторговой деятельности. Традиционная транспортная логистика в системе поставок товаров в крупных товаропроводящих сетях привела к тому, что поставки товаров стали дороже в 2-3 раза, а отдельные их разновидности оказались недоступными. Произошли изменения стоимости логистических услуг, которая выросла с 2000 до 2022 г. в 8–10 раз.

Использование системы разрешений на доступ транспортных средств Беларуси на инфраструктуру европейских государств не оправдало себя по ряду параметров:

- высокие риски уязвимости транспортной логистики национальных перевозчиков, которая зависит от геополитики в регионе;
- неразвитость таможенно-пограничной логистики между государствами при росте автомобильных перевозок привела к увеличению сроков доставки грузов, снижению надёжности поставок [2];
- несоразмерное взаимодействие по перевозкам: неравномерность перевозок в обоих направлениях.

При формировании транспортного раздела Государственной программы на 2011–2015 гг. рассматривалось строительство транспортно-логистических центров на территории страны. Однако благополучное использование юнимодальной логистики в международных перевозках до 2021 г. исключило их строительство на границе Беларуси и ЕС.

Гонка за экспортом транспортно-логистических услуг любой ценой привела в новых условиях очередных санкций к существенным ограничениям использования автотранспорта национальных перевозчиков в странах ЕС. Возникает вопрос эффективности транспортно-логистических услуг при их выполнении на территории

иностранных государств. Можно отметить высокий уровень денежных поступлений (в валюте). Однако следует учитывать расходную часть исполнения транспортной логистики грузовых перевозок по юнимодальной схеме: оплата топлива в евро-ценах, использования инфраструктуры, страхование транспортных средств и водителей, компенсация командировочных расходов водителям и необходимость приобретения автомобилей высокого экологического класса, что приводит к высокой стоимости их амортизации. В результате при высоком уровне валютной выручки транспортно-логистической компании или грузового оператора остается минимальная сумма для покрытия расходов. В итоге международные перевозки автомобильным транспортом становятся нерентабельными. Повышение тарифа приводит к уменьшению объёмов перевозок и «бегству» клиентов с рынка международных автомобильных перевозок. При существенном повышении стоимости фрахтования контейнеров становится более выгодным перевозить в них грузы из Беларуси в страны ЕС железнодорожным транспортом.

Анализ процессов трансграничных автомобильных перевозок позволяет сделать определённые выводы по их организации [3]. Имеется положительный опыт использования смешанных перевозок между Россией и КНР [4]. При этом логистика предусматривает разделение маршрута перевозки грузов на транспортно-логистическом центре (ТЛЦ) на границе Республики Беларусь и ЕС. Создание таких ТЛЦ будет играть сглаживающую роль по своевременности и надёжности поставок товаров, как на территории Беларуси, так и у европейских партнёров. Да, при использовании современной терминологии экспорта услуг, когда экспортом считается оказание услуг нерезидентам страны и за валюту, будет иметь место снижение учётного показателя. Но как показывает опыт российско-китайских трансграничных перевозок применение смешанной формы транспортной логистики и современных ТЛЦ в приграничной зоне России оказало влияние на рост объёмов экспортных перевозок автомобильным транспортом, финансовых поступлений от оказания транспортно-логистических услуг (обслуживание 1 т стало приносить 2800–3500 вместо прежних 2000–2300 руб.).

В Беларуси имеются условия перехода к смешанной форме международных перевозок грузов. При этом, имея собственный автоза-

вод, не требуется обеспечивать перевозки автомобилями высокого уровня ЕВРО. Оказание транспортно-логистических услуг в ТЛЦ на границе при перегрузке грузов в автомобили стран ЕС позволит решить проблему надежности и своевременности, ответственности партнёров. Это даст также значительные финансовые гарантированные поступления в страну – иностранный водитель будет вынужден делать заправку, оплачивать страхование груза и транспортных средств, отдых водителя, его питание и другие услуги на территории Беларуси. Ориентировочно эта сумма составит 1100–1300 евро с одной фуры. Таможенно-пограничные процедуры на собственной территории становятся управляемыми.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Переход на смешанные транспортно-логистические формы международных перевозок обеспечит повышение их эффективности, и стабилизировать работу товаропроводящих сетей в новых условиях геополитики для Республики Беларусь.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Ковалев, М. М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы : моногр. / М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. – Минск : БГУ, 2017. – 327 с.
2. Тебекин, А. В. Проблемы международной логистики в сфере трансграничных автомобильных перевозок / А. В. Тебекин, В. С. Петров // Международная логистика : сб. науч. ст. – Минск : БГУ, 2017. – С. 41–56.
3. Давлеткиреева, Л. З. Проблемы транспортной логистики на предприятии / Л. З. Давлеткиреева // Междунар. журнал экспериментального образования. – 2016. – № 12–3. – С. 362–366.
4. Максименко, А. Н. Сравнение логистических путей между Европой и Китайской Народной Республикой / А. Н. Максименко, А. С. Машков // Молодой ученый. – 2017. – № 10 (144). – С. 255–259.

Представлено 10.05.2022