

УДК 338.48
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

С.В. Жиромский

Научном руководителем - Жудро М. К., д.э.н., профессор
Белорусский национальный технический университет

г. Минск, Беларусь

zhyromski@mail.ru

S. Zhyromski

Supervisor - Zhudro M., Doctor of economical sciences, Professor
Belarusian national technical university, Minsk, Belarus

***Аннотация.** В статье 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.*

Abstract. The article provides 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 and formulates conceptual possibilities for adapting national carriers to new challenges of uncertainty in the formation of freight.

Ключевые слова: логистика, транспорт, управление предприятием, транспортно-логистический, бизнес-процесс, перевозка грузов, санкции.

Key words: logistics, transport, enterprise management, transport and logistics, business process, cargo transportation, sanctions.

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].

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].

Основная часть.

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.

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.

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. Расширить взаимодействие в области логистики и трансграничной электронной коммерции со странами БРИКС.

На данный момент Россия остается основным рынком для белорусских перевозчиков, демонстрируя постоянный рост спроса как в одном, так и в другом направлении. 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 Ространснадзор о намерении выполнить внутрироссийскую грузоперевозку и дождаться 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 и товарооборота

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.

Заключение.

Формирование современной транспортно-логистической инфраструктуры включает в себя создание сети логистических центров в стране, которые способствуют эффективному использованию экономического потенциала Республики Беларусь; автоматизацию и внедрение новейших IT-технологий (Big Data, блокчейн, Интернет вещей, облачные технологии, искусственный интеллект, RFID, мобильные приложения); использование беспилотных транспортных средств, систем распознавания и навигации и прочих инструментов, которые существенно повышают эффективность предоставления транспортно-логистических услуг [4].

Литература

1. Жудро, М.М. Smart-экономика трансформирует традиционный

закон спроса и предложения в закон «умно-сплетённого» агрегативного спроса и предложения (Zhudro) / М.М. Жудро, В.М. Жудро // Материалы XVI Всероссийской науч. конф. (с международным участием) - 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 / Сборник материалов научно-практической конференции (г. Минск, Научно-технологический парк БНТУ «Политехник»; сост. М. А. Войтешонок. - Минск: БНТУ, 2023. – С.16–18.

3. Ивуть, Р. Б. Логистика /Р. Б. Ивуть. - Минск: БНТУ, 2021. - 462 с.2. Транспорт в Республике Беларусь: статист. сб. - Минск: Нац. статист. комитет Респ. Беларусь, 2022. - 26 с.

4. Ивуть, Р. Б. Организационно-экономические основы цифровой трансформации транспорта: концептуальные подходы и направления развития: монография / Р. Б. Ивуть, А. А. Хорошевич. - Минск: БНТУ, 2024. – 224 с.

5. Research on the economic security application of energy economy in a low-carbon sustainable development society / Jun Li1*, 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 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://www.e3sconferences.org/articles/e3sconf/abs/2024/27/e3sconf_icecae2024_01007/e3sconf_icecae2024_01007.html. - Дата доступа: 23.10.2024.

6. <https://sputnik.by/20230524/gruzoperevozki-chto-proiskhodit-naklyuchevykh-dlya-belarusi-marshrutakh-1075853203.html>. - Дата доступа: 28.10.2024.

Представлено 5.11.2024