

<http://edoc.bseu.by>

*А.А. Былевская, студентка
anastasiabylevskaa@gmail.com
ГрГУ им. Янки Купалы (Гродно)
Научный руководитель – С.И. Горанец
ГрГУ им. Янки Купалы (Гродно)*

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВА НА ПОСТСОВЕТСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Конкурентоспособность товаров, услуг — это фактор национальной безопасности и прежде всего экономической, социальной, демографической и экологической безопасности [2, с. 19].

Конкурентоспособность транспортного комплекса страны является важнейшим звеном экономико-социальной инфраструктуры и обеспечивает интеграцию транспортной системы страны в мировую экономику, а также экономическую безопасность государства.

После подписания Беловежских соглашений 8 декабря 1991 года руководителями Беларуси, России и Украины о создании Содружества Независимых Государств (СНГ) со штаб-квартирой в Минске и документа, который констатировал, что «Союз ССР как субъект международного права и геополитическая реальность прекращает свое существование», Республика Беларусь выбрала свой геополитический курс. Беларусь, сохранив промышленность как основу своей экономической модели за счет того, что создала Союзное государство, смогла удержать позиции и достаточно быстро преодолеть экономический кризис. То есть, благодаря интеграционному выбору в пользу России, сохранила все структурные связи, которые делали Белорусскую ССР сборочным цехом Советского Союза [1].

Важную роль в преодолении экономического кризиса, вызванного распадом СССР, сыграло выгодное географическое положение республики и налаживание логистической системы страны. Во время существования СССР крупнейшие предприятия Беларуси работали на привозном сырье и деталях из-за ограниченности собственных ресурсов. Благодаря логистическому потенциалу Беларуси и выбранному геополитическому курсу страна быстрыми темпами преодолела тяжелую экономическую ситуацию и стала ускоренными темпами развиваться как суверенное государство.

На данном этапе развития экономики Республики Беларусь совершенствование логистической системы является приоритетным направлением. Беларусь находится на пересечении транспортных магистралей и могла бы стать крупным центром международного перемещения товаров. Однако государство слабо использует географическое положение и само ухудшает собственные позиции в мировой логистике.

Современное состояние логистической отрасли Республики Беларусь связано с реализацией проекта госпрограммы «Транспортный комплекс» на

2021–2025 гг. Она разработана в соответствии с приоритетами социально-экономического развития Беларуси (создание развитой бизнес-среды, устойчивой инфраструктуры) и целями (обеспечение устойчивой мобильности, формирование транспортно-логистической системы, создание качественной, надежной транспортной инфраструктуры).

Госпрограмма включает несколько подпрограмм. Например, одна из них – «Железнодорожный транспорт» – предусматривает развитие ж/д транспорта и его инфраструктуры, обновление подвижного состава, технические и технологические мероприятия. Так, в 2021-2025 годах в сфере грузовых перевозок прогнозируется развитие контейнерных перевозок специализированными ускоренными поездами в направлении Китай - Западная Европа – Китай, применение современных информационных технологий, оптимизация транспортно-логистических схем доставки грузов [4].

Эффект от реализации мер по улучшению логистической системы государства можно оценить, взглянув на индекс эффективности логистики – LPI (Logistics Performance Index). Он отражает характеристику цепи поставок с учетом количественных и качественных показателей. LPI рассчитывается на основе данных международных, национальных или региональных логистических и складских операторов.

Сравнительные данные о значении индекса эффективности логистики Республики Беларусь за периоды 2007, 2012, 2014, 2016 и 2018 годы представлены в таблице.

Таблица 1 - Оценка эффективности логистики Республики Беларусь

	2007	2012	2014	2016	2018
Индекс LPI	2.53	2.61	2.64	2.40	2.57
Место в мире	74	91	99	120	103
Количество стран-участниц	150	155	160	160	160

Анализируя данные таблицы, видим, что индекс эффективности логистики LPI в Республике Беларусь повысился с 2.53 до 2.64 за период 2007 – 2014 гг., а место среди стран-участниц понизилось. Такая тенденция свидетельствует об отставании развития логистической системы по сравнению с другими странами. В 2016 году LPI снизился в сравнении с 2014 годом на 0.24, что говорит о неэффективных действиях по развитию логистической системы в Республике Беларусь в период с 2014 по 2016 года. В 2018 году Беларусь смогла повысить индекс до значения, равного 2.57, но место среди стран-участниц продолжает снижаться.

На бизнес-встрече, организованной РУП «Белтаможсервис», заведующим кафедрой логистики Института бизнеса БГУ, доцентом Анатолием Молоковичем было отмечено, что Беларусь начинала лучше всех стран в ЕАЭС, а сейчас хуже только Кыргызстан (занимает 108 место). Эксперт отметил, что это связано с работой по нескольким направлениям:

1. Таможенное и пограничное оформление. В этой сфере была проведена огромная работа: за период с 2007 по 2018 года построено 42 логистических центра, но только лишь 8 из них работает с разными видами транспорта. Большинство же обслуживает только автомобильные грузопотоки. И возможности таких логистических площадок резко ограничены по сравнению с мультимодальными хабами, куда грузы могут подвозиться также водным, железнодорожным и воздушным транспортом.

2. Простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам и качество логистических услуг: позиции здесь тоже неустойчивые. Несмотря на рост международных перевозок, мы занимаем 134 место (из 167 стран).

3. Отслеживание прохождения грузов. Беларусь с 2007 года на постоянном 78-м месте. И над этим показателем стоит работать [3].

Таким образом, потенциал логистической сферы Республики Беларусь позволяет стать государством с развитой транспортной системой и укрепить позиции на международном рынке транспортных услуг. Неэффективное использование выгодного географического положения, безрезультатные финансовые вложения могут привести к утрате государством иностранных инвестиций, снижению объемов транзитных перевозок и конкурентных преимуществ белорусских участников рынка транспортно-логистических услуг и спаду экспортного потенциала страны.

Список источников:

1. ДОСЬЕ: 100 лет БССР: распад СССР и образование Республики Беларусь // Белорусское телеграфное агентство [Электронный ресурс]. – 2018. – 10 дек. – Режим доступа : <https://www.belta.by/society/view/dose-100-let-bssr-raspad-sssr-i-obrazovanie-respubliki-belarus-328677-2018/>. – Дата доступа: 03.11.2021.
2. Конкурентоспособность товаров и услуг: учеб. пособие / И. М. Лифиц. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Высшее образование; Юрайт-Издат, 2009. – 460 с.
3. Ландырь, А. Провальная логистика, или когда мы станем транзитной державой / А. Ландырь // Экономическая газета [Электронный ресурс]. – 2019. – 18 янв. – Режим доступа : <https://neg.by/novosti/otkrytj/provalnaya-logistika>. – Дата доступа: 02.11.2021.
4. Проект госпрограммы «Транспортный комплекс» на 2021-2025 годы вынесен на общественное обсуждение // Белорусское телеграфное агентство [Электронный ресурс]. – 2020. – 16 нояб. – Режим доступа: <https://www.belta.by/economics/view/proekt-gosprogrammy-transportnyj-kompleks-na-2021-2025-gody-vynesen-na-obschestvennoe-obsuzhdenie-415845-2020>. – Дата доступа: 03.11.2021.