

ЛОГИСТИКА И ТРАНСПОРТ В БЕЛАРУСИ В УСЛОВИЯХ ОБОСТРИВШЕЙСЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

А. Д. МОЛОКОВИЧ¹⁾, В. А. ЛУКША²⁾

¹⁾Институт бизнеса Белорусского государственного университета,
ул. Обойная, 7, 220004, г. Минск, Беларусь

²⁾Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь

Исследуются тенденции развития мировой торговли во взаимосвязи с динамикой мирового ВВП. Отмечаются сложности в увеличении объемов мировой торговли в связи с замедлением роста ВВП развитых и развивающихся стран, а также протекционизмом ведущих стран и возросшей экономической неопределенностью в мире в целом. Росту торговых отношений между странами способствует эффективная логистика. Проведен анализ уровня развития логистики в странах ЕАЭС и Китае, выявлены основные причины, тормозящие ее развитие, а также предложены рекомендации по улучшению положения в этом секторе. Рост объема логистических услуг в стране в значительной степени зависит от динамики развития транспортной отрасли, что подтверждают проведенные исследования состояния транспортно-экспедиционных услуг в Республике Беларусь.

Ключевые слова: ВВП; мировая торговля; логистика; индекс эффективности логистики; логистические издержки; таможня; инфраструктура; транспортно-экспедиционные услуги.

LOGISTICS AND TRANSPORT IN BELARUS UNDER CONDITIONS OF ACCELERATED INTERNATIONAL COMPETITION

A. D. MOLOKOVITCH^a, V. A. LUKSHA^b

^aSchool of Business, Belarusian State University, 7 Shpalernaja Street, Minsk 220004, Belarus

^bBelarusian State University, 4 Niezaliežnasci Avenue, Minsk 220030, Belarus

Corresponding author: A. D. Molokovitch (molokovitch@tut.by)

Trends in the development of world trade in relation to the dynamics of world GDP are investigated. The difficulties of increasing world trade due to the slowdown in GDP of developed and developing countries, as well as the protectionism of leading countries and increased economic uncertainty in the world as a whole, are noted. The growth of trade relations between countries is facilitated by efficient logistics. In that context, an analysis of the level of development of logistics in the EAEU and China has been carried out. The main reasons that hinder the development of logistics have been identified, and recommendations for improving the situation in this sector have been proposed. The level of development of logistics in the country largely depends on the dynamics of the development of the transport industry, which is confirmed by the studies of the state of freight forwarding services in the Republic of Belarus.

Keywords: GDP; world trade; logistics; logistics performance index; logistics costs; customs; infrastructure; freight forwarding services.

Образец цитирования:

Молокович АД, Лукша ВА. Логистика и транспорт в Беларуси в условиях обострившейся международной конкуренции. *Журнал Белорусского государственного университета. Экономика.* 2020;1:57–66.

For citation:

Molokovitch AD, Luksha VA. Logistics and transport in Belarus under conditions of accelerated international competition. *Journal of the Belarusian State University. Economics.* 2020; 1:57–66. Russian.

Авторы:

Анатолий Денисович Молокович – кандидат экономических наук, доцент; заведующий кафедрой логистики.

Владислав Андреевич Лукша – аспирант кафедры аналитической экономики и эконометрики экономического факультета. Научный руководитель – доктор экономических наук, профессор Г. А. Хацкевич.

Authors:

Anatoli D. Molokovitch, PhD (economics), docent; head of the department of logistics.

molokovitch@tut.by

Vladislav A. Luksha, postgraduate student at the department of analytical economics and econometrics, faculty of economics.

lukshav.a@gmail.com

Введение

Анализ развития мировой экономики подтвердил тот факт, что в последние годы мировое сообщество столкнулось со структурными и циклическими изменениями в экономике, показывая при этом не всегда стабильный ее баланс. Такое состояние обусловлено замедлением роста ВВП развитых, а также развивающихся стран. Рост замедлился уже в 2018 г. Тогда Всемирная торговая организация (ВТО) прогнозировала, что объем мировой торговли увеличится на 3,9 %, а фактически он вырос лишь на 3,0 % [1]. Основная причина более медленного роста по сравнению с прогнозом – введение новых пошлин США в отношении Китая.

Проведенные исследования позволили выделить несколько причин более медленного роста мировой торговли в 2018 г.: повышение ввозных пошлин в США и Китае; более слабый рост мировой экономики по сравнению с ожиданиями; нестабильность на финансовых рынках; снижение эффекта от стимулирующей налоговой политики в США; окончание цикла «мягкой» денежно-кредитной политики в еврозоне; трансформация китайской экономики, которая сопровождается переходом от роста за счет производства и инвестиций к росту через потребление и сектор услуг. Также важной причиной сокращения мировой торговли является эффект от *Brexit*, последствия которого пока оценить сложно.

Мировая торговля в 2019 г. столкнулась с ощутимыми трудностями, которые продолжаются в 2020 г. не только из-за протекционизма, но и из-за возросшей экономической неопределенности. Объем международной торговли в 2019 г. вырос лишь на 2,6 % согласно прогнозу ВТО, хотя в прошлой версии прогноза, которая вышла в сентябре 2018 г., экономисты ВТО ожидали увеличение на 3,7 % [2]. Прогноз на 2020 г. остается пока на уровне 3,2 %. Мировой ВВП при этом вырастет на 2,6 % как в 2019, так и в 2020 г. [3]. В ВТО уточняют, что достижение этих показателей будет зависеть от того, смогут ли страны отказаться от уже введенных торговых ограничений. При этом следует отметить, что США и Китай в конце 2019 г. договорились о перемирии в торговой войне. Пекин обязался увеличить закупки американских товаров и услуг в ближайшие два года на 200 млрд долл. США по сравнению с уровнем 2017 г. В ответ США снизят часть пошлин на китайский импорт и откажутся от введения новых [4].

Ожидалось, что в развивающихся странах в 2019 г. рост поставок будет выше среднемирового уровня: импорт увеличится на 3,6 %, экспорт – на 3,4 %. Показатели для развитых стран – 1,9 и 2,1 % соответственно [5].

Также снизился экономический рост в США. Предполагалось, что в 2019 г. он составит 2,4 %. Замедлился рост ВВП Японии. Рост самой крупной развивающейся экономики Китая также продолжает замедляться. В 2015 г. данный показатель составлял 6,9 %, в 2018 г. – 6,6 %, а в 2019 г. предполагалось, что он будет еще ниже – 6,1 %. Индийская экономика движется вперед с прогнозируемым ростом (6,1 % в 2019 г.). Быстрыми темпами растет и экономика Вьетнама. Вместе с тем ожидается замедление роста почти в 90 % стран мира в 2019 г. [6]. Мировая торговля в эти годы незначительно обгоняет рост мирового ВВП.

Таким образом, растущие экономики Китая, Вьетнама, Индии, а также развитых европейских государств требуют все больше сырьевых ресурсов, а европейские страны, производящие современную высокотехнологичную продукцию машиностроения, будут обеспечивать потребности развивающихся экономик того же Китая и стран постсоветского пространства. Следовательно, объемы перевозок грузов продолжат свой рост. Исследования, проведенные в работе [7], также подтверждают рост мировых транспортных услуг.

Логистика в ЕС, ЕАЭС и КНР

На Евро-Азиатском континенте в современных условиях сложились три центра силы, которые определяют экономическое развитие не только в данном регионе, но и в мире в целом, – Европейский союз, Китайская Народная Республика и Евразийский экономический союз.

Исследования показали, что в данном секторе в 2018 г. производилось 39,9 % мирового ВВП, а объем торговли между этими странами составлял 2,9 % всей мировой торговли. ВВП в основном формировался в Евросоюзе и Китае (18 786 и 13 608 млрд долл. США соответственно), в то время как в ЕАЭС он составлял 1917 млрд долл. США. Основная торговля в треугольнике велась между ЕС и Китаем, несмотря на огромные расстояния между ними как по суше, так и по морю. В 2018 г. в этом секторе на взаимную торговлю Китая с Европой приходилось почти 60 %, в то время как на граничащие с Китаем Россию, Казахстан и Кыргызстан – только 8,8 %. Следует также отметить, что торговля Беларуси с ЕС является приоритетной по сравнению с Китаем. Ее объем в 2018 г. составлял 17,3 млрд долл. США, в то время как с Китаем – только 3,6 млрд долл. США [8; 9].

Несмотря на то что экспорт стран треугольника составляет достаточно большой удельный вес в их ВВП (27,7 %), объем внешней торговли между этими странами невелик в общем объеме мировой торговли. Он составляет всего 2,9 % мировой торговли.

На ЕС и Китай в 2018 г. приходилось 44,3 % мировой торговли. ЕС является крупнейшим в мире экспортером (33,0 % мирового экспорта) и импортером (32,2 % мирового импорта). Евросоюз экспортирует 34,4 % своего ВВП, ЕАЭС – 28,3 %, Китай – 18,3 %, что отражено в таблице.

Таблица 1

ВВП и внешняя торговля ЕС, ЕАЭС, КНР и стран мира в целом

Table 1

GDP and foreign trade of the EU, EAEU, PRC and all countries in the world

Территория	ВВП, млрд долл. США	Внешнеторговый оборот, млрд долл. США		Объем экспорта в ВВП, %
		Экспорт	Импорт	
Евросоюз	18 768	6465	6408	34,4
ЕАЭС	1917	543	330	28,3
Китай	13 608	2487	2136	18,3
Мир в целом	85 910	19 600	19 874	22,8

Примечание. Составлено авторами на основе [10–13].

Немаловажное значение в развитии торговых отношений между странами играет логистика, которая определяет эффективные направления грузопотоков. Для определения уровня ее развития Всемирный банк раз в два года проводит анализ индекса эффективности логистики (logistics performance index, LPI) практически во всех странах мира. Последний раз в 2018 г. исследованием было охвачено 160 государств. По агрегированному показателю LPI за период с 2012 по 2018 г. в первую пятерку входят четыре европейские страны: Германия, занимающая устойчивое 1-е место по пяти показателям из шести, Нидерланды, Швеция и Бельгия [14–17]. Сингапур занял 5-ю позицию. У Германии среднее значение LPI составило 4,19 балла. Разрыв в баллах между Германией, Нидерландами и Швецией составил всего 0,12 балла, а между Германией и следующей двойкой стран – 0,14 балла. При этом 14 стран Евросоюза расположились выше Китая, который в этом списке находится на 27-м месте, а Беларусь – на 110-м. В течение рассматриваемого периода положение в Китае практически не меняется.

Состояние логистики в странах ЕАЭС и Китае представлено на рис. 1.

Наилучшее значение показателя LPI в 2018 г. среди стран ЕАЭС имеет Казахстан (71-е место), причем в республике наметилась четкая тенденция к улучшению состояния логистики. Несколько более низкие результаты имеет Россия, которая за 2007–2018 гг. переместилась с 99-го на 75-е место. Неустойчивое состояние логистики в Армении. Тем не менее в 2018 г. она была на 92-м месте. Самые низкие показатели

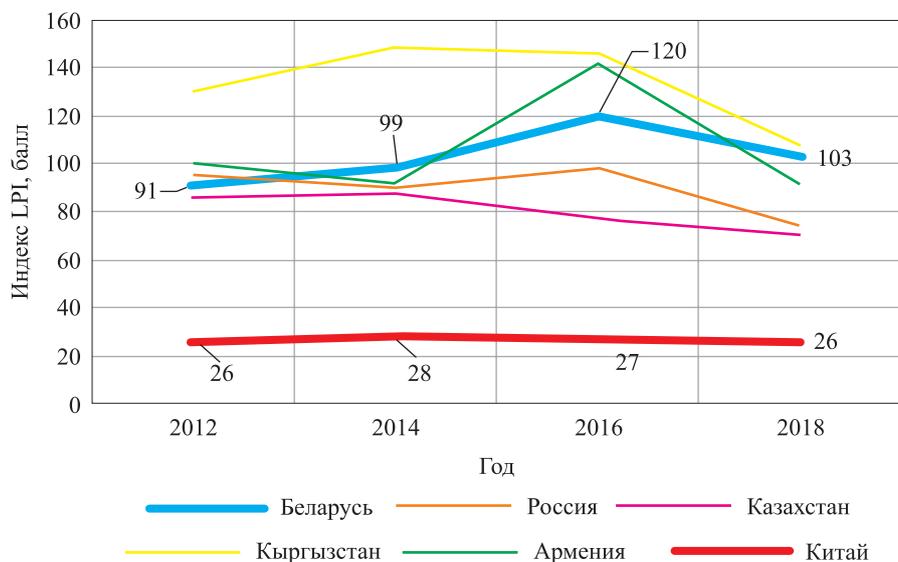


Рис. 1. Индекс LPI в странах ЕАЭС и Китае (составлено авторами на основе [14–17])

Fig. 1. LPI index in the EAEU and China (compiled by the authors based on [14–17])

в Кыргызстане, однако результаты последних исследований свидетельствуют о положительных тенденциях в этой области. Кыргызстан – горная республика, имеющая всего 424 км тупиковых железных дорог и не имеющая выхода к морю, тем не менее за последние годы значительно улучшила состояние логистики, заняв в 2018 г. 108-е место.

В Беларуси ситуация противоположная. Республика начинала с 74-го места в 2007 г. В последующие два периода исследования она занимала 99-е и 120-е места и только в 2018 г. улучшила показатели, заняв 103-е место. Ухудшение ситуации с логистикой в Беларуси происходило несмотря на завершение в 2015 г. программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. В результате реализации программы была создана развитая логистическая инфраструктура. Так, было построено 43 логистических центра (ЛЦ), в том числе 20 ЛЦ в рамках программы и 23 ЛЦ вне программы (сегодня их уже 53), из которых 8 мультимодальные, улучшено качество автомобильных дорог (на международных коридорах допустимая нагрузка на ось составляет 11,5 т), повышена скорость движения грузового транспорта до 90 км/ч, осуществлены другие мероприятия. В продолжение предыдущей программы в 2016 г. принята Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала Республики Беларусь на 2016–2020 гг.¹, а также Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2017–2020 гг., которые нацелены на дальнейшее развитие логистической системы и повышение транзитного потенциала страны.

Наиболее уязвимой с точки зрения LPI является сфера эффективности таможенного и пограничного оформления. Этот показатель имеет большой разброс значений: от 50 в 2007 г. до 136 в 2016 г. В реальности для получения таких результатов необходимо было после 2012 г. внести значительные изменения в систему таможенного и пограничного контроля, чтобы уже в 2014 г. улучшить показатель на 34 пункта, а через два года, наоборот, усложнить эту систему и потерять 49 пунктов.

Аналогичное положение с качеством торговой и транспортной инфраструктуры. В Беларуси созданы разветвленные автомобильная и железнодорожная сети, а также достаточно развитая придорожная инфраструктура. Плотность автомобильных дорог в Беларуси составляет 418 км на 1000 км², а в Казахстане – 35 км на 1000 км², железных дорог – 26 км на 1000 км² и 6 км на 1000 км² соответственно. При этом электрифицированные железнодорожные линии в Беларуси составляют 22 %. На международных транспортных магистралях на 100 км приходится 5 отелей, мотелей и кемпингов, а также 5 станций технического обслуживания и 70 розничных торговых объектов. Приведенные цифры свидетельствуют о достаточно высоком качестве торговой и транспортной инфраструктуры в Беларуси, тем не менее оценка экспертов низкая.

Такие показатели, как простота организации международных перевозок по конкурентоспособным ценам, а также качество и компетентность логистических услуг, более стабильны на протяжении анализируемого периода по сравнению с предыдущими метриками.

Определенный разброс значений LPI имеет показатель отслеживания прохождения грузов. В то же время метрика своевременности поставок грузов наиболее стабильна по сравнению с остальными рассмотренными составляющими данного индекса.

Уровню развития логистики по LPI соответствует крайне низкий в Беларуси объем услуг, оказываемых организациями, которые осуществляют логистическую деятельность. В 2018 г. он составил 148,3 млн долл. США, в то время как в 2017 г. – 153,6 млн долл. США (рис. 2). За четыре последних года объем логистических услуг практически не изменился.

Опережающими темпами растет объем услуг, оказанных логистическими операторами, по сравнению с услугами логистических центров, которые стабильно снижаются. Только 28 из них оказывают логистические услуги, а остальные сдают площади в аренду.

Также постепенно увеличиваются объемы обработки транзитных грузов, которые составили почти 27 %. Однако нет стабильной динамики роста этих услуг.

Объемы логистических услуг в целом не имеют стабильной динамики роста, а затраты по оказанию данных услуг и содержанию логистических центров постоянно растут (рис. 3). В силу этого рентабельность работы ЛЦ постоянно снижается: в 2016 г. она составляла 38,5 %, в 2017 г. – 28,4 %, а в 2018 г. – только 18,4 %. Тем не менее для бизнеса при инфляции менее 10 % это допустимая рентабельность.

Транспортно-экспедиционные услуги в Республике Беларусь

Значительно лучше обстоит ситуация с транспортно-экспедиционными услугами, объем которых в 2018 г. составил 2146,9 млн долл. США. При этом 66,8 % из них оказано по договорам с нерезидентами, что свидетельствует о низкой активности отечественных субъектов предпринимательской деятельности.

¹Постановление Совета Министров от 18.07.2016 № 560 «Об утверждении Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы». URL: government.by/ru/solutions/2556 (дата обращения: 22.12.2016).



Рис. 2. Объем услуг, оказанных организациями, осуществляющими логистическую деятельность (составлено авторами на основе материалов общего собрания членов ассоциации «БАМЭ» за 2019 г.)

Fig. 2. The volume of services provided by organizations engaged in logistics activities (compiled by the authors based on materials of the general meeting of members of the association «BAME» 2019)

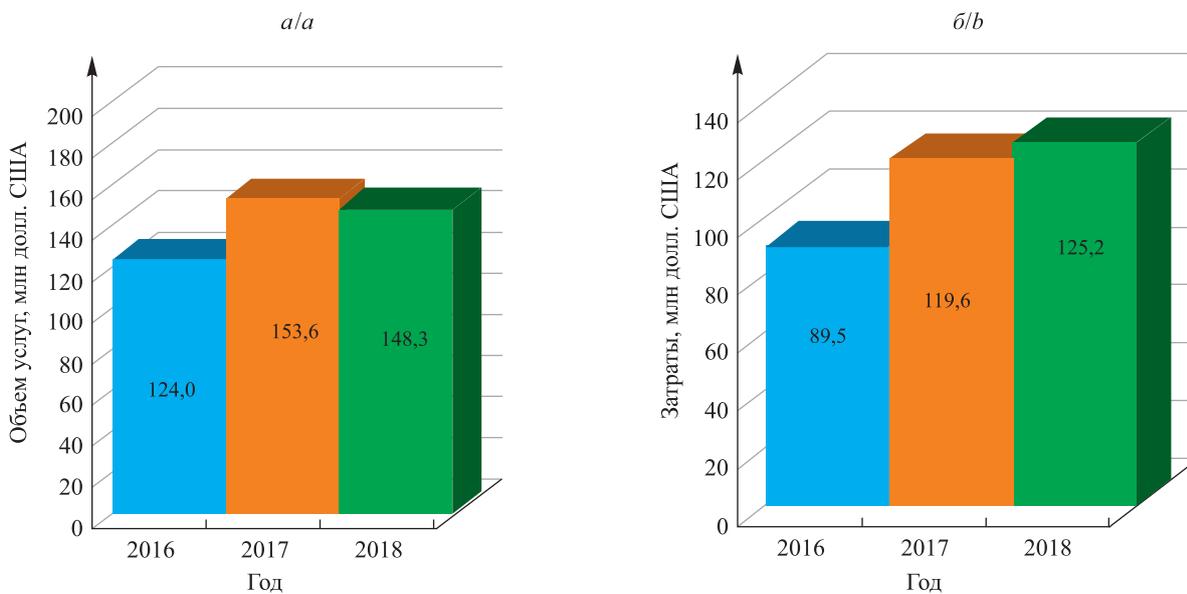


Рис. 3. Объем (а) и затраты (б) на логистические услуги (составлено авторами на основе материалов общего собрания членов ассоциации «БАМЭ» за 2019 г.)

Fig. 3. The volume (a) and costs (b) of logistics services (compiled by the authors based on materials of the general meeting of members of the association «BAME» 2019)

В общем объеме транспортно-экспедиционного сервиса преобладают услуги автомобильного (50,8 %) и железнодорожного (44,1 %) транспорта. Перевозки водным и воздушным транспортом ничтожно малы. Хотя объемы грузовых воздушных перевозок в мире быстро растут, в Беларуси эти показатели составляют только 1,4 % общего объема.

Несмотря на рост объемов перевозок, выручка экспедиторов в этом объеме падает: в 2016 г. – 12,5 %, в 2018 г. – 10,3 %.

Исследование объемов перевозки грузов показывает, что до 2017 г. по всем видам транспорта они снижались и только в 2017 г. ситуация изменилась (рис. 4).

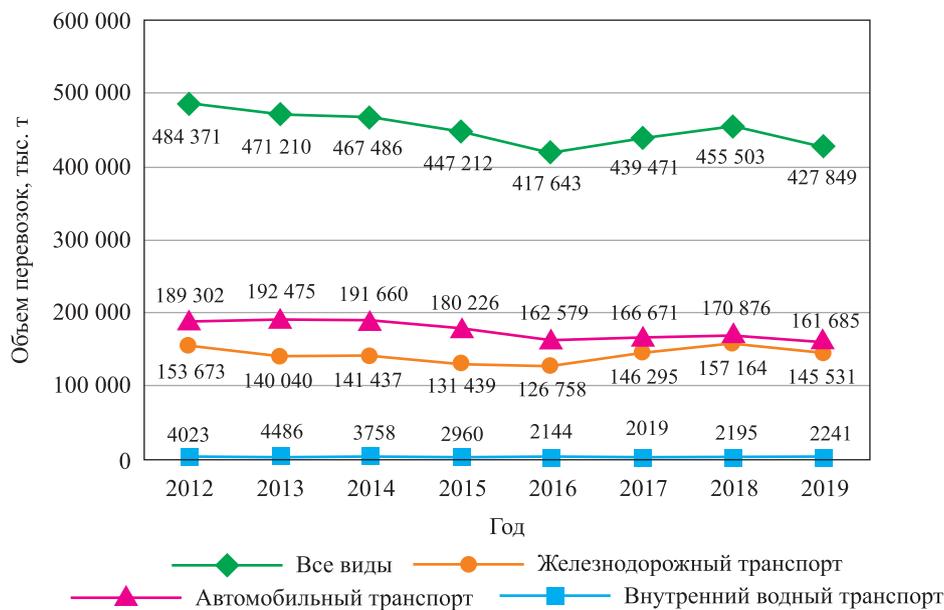


Рис. 4. Перевозки грузов по видам транспорта, тыс. т
(составлено по данным Национального статистического комитета Республики Беларусь)
Fig. 4. Transportation of goods by mode of transport, thsd tons
(based on the data of the National Statistical Committee of the Republic of Belarus)

В первую очередь подъем связан с оживлением экономики в России, что положительно отразилось на перевозках в Беларуси. При этом более быстрыми темпами росли перевозки железнодорожным транспортом. В последнее время наблюдается постепенное сближение объемов автомобильных и железнодорожных перевозок. Так, если в 2012 г. доля автоперевозок в общем объеме транспортных услуг составляла 39,1 %, а железнодорожных – 31,7 %, то в 2019 г. – 37,8 и 34,0 % соответственно.

Однако в 2019 г. объемы перевозок грузов всеми видами транспорта значительно снизились. В целом перевозки грузов в республике сократились на 6,1 %, в том числе железнодорожным транспортом – на 7,4 %, а автомобильным – на 5,4 %. Складывающаяся ситуация в начале 2020 г. свидетельствует о неутешительных перспективах в сфере перевозок грузов.

Анализ перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщений показал, что перевозки в международном сообщении растут, а транзит сокращается. В международном сообщении грузы транспортируются в основном в соседние страны (Россия, Польша, Украина, Литва и Латвия), так как среднее расстояние перевозки составляет около 340 км.

Структура грузооборота за период 2011–2018 гг. практически не изменилась.

Перевозки грузов автомобильным транспортом в международном сообщении на порядок меньше, чем в целом по республике. При этом доля транзита составила всего 1,7 %. Среднее расстояние перевозки автомобильным транспортом в международном сообщении составляет свыше 1400 км. Следовательно, грузы транспортируются в дальнее зарубежье. Однако объемы таких перевозок незначительны. Грузы автотранспортом перевозятся в основном в городском, районном и межрайонном сообщении.

Для Республики Беларусь важное значение имеют транзитные перевозки сухопутным транспортом в сообщении Китай – Европа – Китай. В современных условиях все большая номенклатура грузов требует быстрой доставки, вследствие чего объемы перевозок сухопутным транспортом будут расти. Из Китая в Европу и Россию грузы по суше могут транспортироваться через Казахстан, Монголию, Кыргызстан, а также напрямую в Россию. Наиболее короткий и экономичный путь из западных регионов Китая – через Казахстан.

В международном сообщении железнодорожный транспорт Казахстана специализируется на транспортировке массовых навалочных грузов, которые занимают более 80 % общего объема. Грузы транспортируются из Казахстана в Россию или следуют транзитом в направлении север – юг.

Еще до 2015 г. транзит через Казахстан превышал транзит через Восточную Сибирь и Дальний Восток. Однако уже в 2017 г. объем перевозок через Казахстан стал меньше по сравнению с Восточной Сибирью и Дальним Востоком. Через Казахстан перевозится только 5,5 % транзитных грузов в направлении России и Европы и обратно, что составляет 1100 млн долл. США в год.

Россия интенсивно совершенствует свои международные транспортные коридоры, особенно направление Транссибирской магистрали. Однако после ввода в 2011 г. в эксплуатацию Транско-рейской магистрали, которая сокращает сроки транспортировки евро-азиатских грузов, ситуация обострилась.

В последние годы на уровне государственной транспортной политики и в экспертном сообществе стран ЕАЭС активно обсуждается конкуренция трех групп железнодорожных маршрутов доставки грузов между Европой и Азией: железнодорожный коридор «Север – Юг» по западному и восточному берегам Каспийского моря и северный – Трансисиб с ответвлениями, а также южный коридор ТРАСЕКА.

Россия выступает за приоритетное развитие Транссибирской железнодорожной магистрали и ее ответвлений, так как она не является участницей Межправительственной комиссии ТРАСЕКА.

Казахстан заинтересован в развитии железнодорожного коридора «Север – Юг» и северного маршрута, а также южного коридора ТРАСЕКА.

Развитие контейнерных перевозок в организованных специализированных поездах является ключевым направлением бизнес-стратегии АО «Национальная компания “Қазақстан Темір Жолы”». Рост транзита контейнеров через Казахстан определяется во многом конкурентоспособностью услуг относительно альтернативного маршрута – морем. Кроме того, благодаря приобретенному парку рефрижераторных контейнеров организованы всевозможные перевозки компьютерной техники из Китая в страны Европы.

Несмотря на небольшие объемы перевозок транзитных грузов в целом по республике, объем транзитных контейнерных перевозок в сообщении Китай – Европа – Китай по территории Казахстана в 2018 г. составил 104,6 тыс. ДФЭ, что более чем в два раза превысило данные 2015 г. Через пограничные переходы Алашанькоу и Хоргос прошло 1230 маршрутных контейнерных поездов в направлении Китай – Европа – Китай, через пограничный переход Маньчжурия – 311 поездов, через пограничный переход Эрлянь – 161 поезд.

Потенциальный объем транзитного грузопотока через Казахстан может составить до 8 % или 1,4 млн ДФЭ от общего товарооборота в международном сообщении Китай – ЕС – Китай.

Республика Казахстан, в лице АО «Национальная компания “Қазақстан Темір Жолы”», прилагает огромные усилия для развития Транскаспийского транспортного коридора. В 2019 г. объем перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту составил 1,9 млн т [18–19].

Рекомендации по развитию логистики и транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь

В результате обострения международной конкуренции за рынки сбыта и ресурсы Республика Беларусь столкнулась с определенными вызовами в сфере транспорта и логистики, которые связаны:

- с налоговым маневром в Российской Федерации, направленным на снижение экспортной пошлины на нефть с нынешних 30 до 0 % в течение шести лет начиная с 2019 г. при одновременном повышении налога на добычу природных ископаемых в течение трех лет. В результате по разным оценкам потери бюджета Республики Беларусь составят около 10 млрд долл. США, также будут расти цены на топливо на белорусском рынке, что, безусловно, увеличит логистические издержки;
- наметившимися в последние годы тенденциями перераспределения товарных потоков стран Азиатско-Тихоокеанского региона и ЕС с центрально-европейского направления на южноевропейское, что повлияет на эффективность использования транзитного потенциала Беларуси;
- изменением экспортных направлений Российской Федерации и Республики Казахстан с рынка ЕС на рынок стран Азиатско-Тихоокеанского региона, что снизит объемы транзита грузов по территории Республики Беларусь;
- геополитическими рисками во взаимоотношениях Республики Беларусь со странами ЕС и Российской Федерацией, а также Российской Федерации с другими государствами, результатом которых стало принятие взаимных санкций, снижающих товарообмен между ними и, соответственно, транзит товаров по территории Республики Беларусь;

- стремлением России переориентировать основные грузопотоки через свои порты на Балтийском море, что ведет к сокращению объемов перевозок Белорусской железной дорогой;
- снижением объемов перевозки угля из России в Европу через Беларусь в связи с сокращением его потребления и развитием возобновляемых, экологически чистых источников энергии;
- низкой конкурентоспособностью национальной логистической системы, сохранением неравных условий осуществления хозяйственной деятельности субъектов логистического бизнеса в рамках Евразийского экономического союза, а также с высокой конкуренцией ЛЦ и операторов в соседних странах ЕС и сложностью технических регламентов в рамках ЕАЭС;
- правовыми ограничениями, снижающими эффективность работы отечественных международных перевозчиков и вынуждающих белорусские компании работать через свои представительства за рубежом;
- недостаточным количеством мультимодальных ЛЦ, что не позволяет обрабатывать значительные объемы грузопотоков, вызывает рост логистических издержек и снижает интерес бизнеса к данному сектору услуг;
- значительным оттоком в последнее время водителей за пределы Беларуси.

Поэтому для улучшения ситуации в области транспорта и логистики в Республике Беларусь необходимо принять следующие неотложные меры:

- внести соответствующие изменения в законодательство, регулирующее логистическую и транспортно-экспедиционную деятельность;
- продолжить дальнейшее упрощение таможенных процедур при перемещении товаров через границы Республики Беларусь;
- сократить количество перевозочных разрешительных документов на экспортно-импортные операции;
- создать привлекательные условия для иностранных компаний, способных предоставить транспортно-экспедиторские услуги высокого уровня;
- продолжить практику перевозки грузов регулярными контейнерными поездами по основным направлениям грузопотоков в целях снижения себестоимости перевозок и сокращения сроков доставки;
- расширить применение эффективной системы отслеживания маршрута движения грузов;
- расширить географию и увеличить количество товаропроводящих сетей национальных экспортеров;
- повысить качество логистического сервиса, включая расширение перечня и комплексности логистических услуг;
- активно использовать информационно-коммуникационные технологии в логистике;
- расширить подготовку специалистов операционного уровня в сфере логистики.

Заключение

Несмотря на прогнозируемое снижение темпов развития мировой экономики, ее ежегодный рост свидетельствует о дальнейшем увеличении объемов перевозки грузов в евро-азиатском направлении. Для Беларуси транзитные перевозки имеют важное значение для интеграции страны в европейскую транспортно-логистическую систему. Однако уровень развития логистики в Республике Беларусь, по оценкам Всемирного банка, достаточно низкий, что требует принятия неотложных мер. Таким образом, в настоящей работе рассмотрены основные проблемы в сфере транспорта и логистики и предложены рекомендации для существенного улучшения ситуации в этой области экономики.

Библиографические ссылки

1. Global manufacturing downturn, rising trade barriers. World economic outlook [Internet]. 2019 [cited 2019 December 22]. Available from: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2019/10/01/world-economic-outlook-october-2019>.
2. Фейнберг А. Мировая торговля не оправдала ожиданий. ВТО пересмотрела прогноз по ключевому показателю на 2019 год [Интернет]. 2019 [процитировано 22 декабря 2019 г.]. Доступно по: <https://www.rbc.ru/newspaper/2019/04/03/5ca339ef9a7947ed3315678d>.
3. Едовина Т. Мировой торговле не хватает ясности. ВТО снизила прогноз ее прироста на 2019–2020 годы [Интернет]. 2019 [процитировано 22 декабря 2019 г.]. Доступно по: <https://www.kommersant.ru/doc/3931766>.
4. Дружить против Китая. *Эксперт* [Интернет]. 2019 [процитировано 29 января 2019 г.];41(1137). Доступно по: <https://expert.ru/expert/2019/41/druzhit-protiv-kitaya/>.
5. Носов МГ. ЕС и Китай: торговля или стратегия. *Современная Европа*. 2018;6:5–17. DOI: 10.15211/soveurope620180517.
6. Georgieva K. Decelerating growth calls for accelerating action. International Monetary Found [Internet]. 2019 [cited 2019 December 22]. Available from: https://www.imf.org/en/News/Articles/2019/10/03/sp100819-AMs2019-Curtain-Raiser?mod=article_inline.

7. Дутина АА, Королева АА. Конкурентные позиции белорусского сектора транспортных услуг на мировом рынке логистических услуг. *Новая экономика*. 2019;2:190–194.
8. Данные о ВВП и мировой торговле. Всемирный банк [Интернет]. 2018 [процитировано 29 января 2020 г.]. Доступно по: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTR.CD>.
9. Молокович АД. Оценка транспортно-логистической системы Республики Беларусь и перспективы ее развития. В: Сергеев ВИ, редактор. *Перспективы развития логистики и управления цепями поставок. Сборник научных трудов VII Международной научной конференции; 18 апреля 2017 г.; Москва, Россия. Часть 1*. Москва: Эк-Си-Эм Консалтинг; 2017. с. 109–123.
10. Торговля и геополитика ЕАЭС в переходном глобальном контексте [Интернет]. 2018 [процитировано 29 января 2020 г.]. Доступно по: <http://forumverona.com/wp-content/uploads/2018/11/Rapp-UUEA-RUS.pdf>.
11. Кофнер Ю. Десять причин, почему ЕАЭС и ЕС стоит сотрудничать [Интернет]. 2019 [процитировано 29 января 2020 г.]. Доступно по: <http://eurasian-studies.org/archives/12663>.
12. Беларусь-Китай: торгово-экономическое сотрудничество [Интернет]. 2018 [процитировано 29 января 2020 г.]. Доступно по: <https://www.belta.by/infographica/view/belarus-kitaj-torgovo-ekonomicheskoe-sotrudnichestvo-16148/>.
13. Итоги внешней торговли Республики Беларусь за январь – декабрь 2018 года [Интернет]. 2018 [процитировано 29 января 2020 г.]. Доступно по: http://www.customs.gov.by/ru/2018_stat-ru/view/itogi-vneshnej-torgovli-respubliki-belarus-za-janvar-dekabr2018-goda-9849/.
14. Arvis J-F, Mustra MA, Ojala L, Shepherd B, Saslavsky D. *Connecting to compete 2012. Trade logistics in the global economy*. Washington: Communications Development Incorporated; 2012. 68 p.
15. Arvis J-F, Saslavsky D, Ojala L, Shepherd B, Busch Ch, Raj A. *Connecting to compete 2014. Trade logistics in the global economy*. Washington: Communications Development Incorporated; 2014. 72 p.
16. Arvis J-F, Saslavsky D, Ojala L, Shepherd B, Busch Ch, Raj A, et al. *Connecting to compete 2016. Trade logistics in the global economy*. Washington: Communications Development Incorporated; 2016. 76 p.
17. Arvis J-F, Ojala L, Wiederer Ch, Shepherd B, Raj A, Dairabayeva K, et al. *Connecting to compete 2018. Trade logistics in the global economy*. Washington: Communications Development Incorporated; 2018. 76 p.
18. Molokovitch A, Dionori F. *Logistics and transport competitiveness in Kazakhstan*. Geneva: United Nations; 2019. 166 p.
19. Гусаченко Н. В 2019 году объем перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту может составить 1,9 млн тонн [Интернет]. 2019 [процитировано 31 января 2020 г.]. Доступно по: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/v-2019-godu-obem-perevozok-po-transkaspiskomu-mezhdunarodnomu-transportnomu-marshrutu-mozhet-sostav/>.

References

1. Global manufacturing downturn, rising trade barriers. World economic outlook [Internet]. 2019 [cited 2019 December 22]. Available from: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2019/10/01/world-economic-outlook-october-2019>.
2. Feinberg A. [World trade did not live up to expectations. WTO revised forecast for key indicator for 2019] [Internet]. 2019 [cited 2019 December 22]. Available from: <https://www.rbc.ru/newspaper/2019/04/03/5ca339ef9a7947ed3315678d>. Russian.
3. Edovina T. [World trade lacks clarity. WTO lowers its growth forecast for 2019–2020] [Internet]. 2019 [cited 2019 December 22]. Available from: <https://www.kommersant.ru/doc/3931766>. Russian.
4. To be friends against China. *Expert* [Internet]. 2019 [cited 2019 January 29];41(1137). Available from: <https://expert.ru/expert/2019/41/druzhit-protiv-kitaya/>. Russian.
5. Nosov MG. [EU and China: trade or strategy]. *Contemporary Europe*. 2018;6:5–17. Russian. DOI: 10.15211/soveurope620180517.
6. Georgieva K. Decelerating growth calls for accelerating action. International Monetary Found [Internet]. 2019 [cited 2019 December 22]. Available from: https://www.imf.org/en/News/Articles/2019/10/03/sp100819-AMs2019-Curtain-Raiser?mod=article_inline.
7. Dutina AA, Koroleva AA. [Competitive position of the Belarusian transport services sector in the global logistics services market]. *Novaya ekonomika*. 2019;2:190–194. Russian.
8. Data on GDP and world trade. The World Bank [Internet]. 2018 [cited 2020 January 29]. Available from: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTR.CD>. Russian.
9. Molokovich AD. [Assessment of the transport and logistics system of the Republic of Belarus and prospects for its development]. In: Sergeev VI, editor. *Perspektivy razvitiya logistiki i upravleniya tsepyami postavok. Sbornik nauchnykh trudov VII Mezhduнародной nauchnoi konferentsii; 18 aprelya 2017 g.; Moskva, Rossiya. Chast' I* [Prospects for the development of logistics and supply chain management. Collection of scientific articles of the VII International Scientific Conference; 2017 April 18; Moscow, Russia. Part 1]. Moscow: Es-Si-Em Konsalting; 2017. p. 109–123. Russian.
10. [Trade and geopolitics of the EAEU in a transitional global context] [Internet]. 2018 [cited 2020 January 29]. Available from: <http://forumverona.com/wp-content/uploads/2018/11/Rapp-UUEA-RUS.pdf>. Russian.
11. Kofner Yu. [Ten reasons why the EAEU and the EU should cooperate] [Internet]. 2019 [cited 2020 January 29]. Available from: <http://eurasian-studies.org/archives/12663>. Russian.
12. [Belarus-China: trade and economic cooperation] [Internet]. 2018 [cited 2020 January 29]. Available from: <https://www.belta.by/infographica/view/belarus-kitaj-torgovo-ekonomicheskoe-sotrudnichestvo-16148/>. Russian.
13. [The results of foreign trade of the Republic of Belarus for January – December 2018] [Internet]. 2018 [cited 2020 January 29]. Available from: http://www.customs.gov.by/ru/2018_stat-ru/view/itogi-vneshnej-torgovli-respubliki-belarus-za-janvar-dekabr2018-goda-9849/. Russian.
14. Arvis J-F, Mustra MA, Ojala L, Shepherd B, Saslavsky D. *Connecting to compete 2012. Trade logistics in the global economy*. Washington: Communications Development Incorporated; 2012. 68 p.

15. Arvis J-F, Saslavsky D, Ojala L, Shepherd B, Busch Ch, Raj A. *Connecting to compete 2014. Trade logistics in the global economy*. Washington: Communications Development Incorporated; 2014. 72 p.
16. Arvis J-F, Saslavsky D, Ojala L, Shepherd B, Busch Ch, Raj A, et al. *Connecting to compete 2016. Trade logistics in the global economy*. Washington: Communications Development Incorporated; 2016. 76 p.
17. Arvis J-F, Ojala L, Wiederer Ch, Shepherd B, Raj A, Dairabayeva K, et al. *Connecting to compete 2018. Trade logistics in the global economy*. Washington: Communications Development Incorporated; 2018. 76 p.
18. Molokovitch A, Dionori F. *Logistics and transport competitiveness in Kazakhstan*. Geneva: United Nations; 2019. 166 p.
19. Gusachenko N. [In 2019 the volume of transportations along the Trans-Caspian international transport route may reach 1.9 million tons] [Internet]. 2019 [cited 2020 January 31]. Available from: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/v-2019-godu-obem-perevozok-po-transkaspiskomu-mezhdunarodnomu-transportnomu-marshrutu-mozhet-sostav/>. Russian.

Статья поступила в редакцию 17.02.2020.
Received by editorial board 17.02.2020.