

ЛОГИСТИКА КАК МЕХАНИЗМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ



Ольга Овечкина,
доцент кафедры логистики
и ценовой политики БГУ,
кандидат экономических наук;
ovetchkinaolga@rambler.ru

Аннотация. В статье определены проблемы трансформации логистики, отражены результаты анализа ее развития в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), обоснована необходимость формирования единой транспортно-логистической системы как механизма евразийской экономической интеграции и активизации международных экономических процессов в Евро-Азиатском регионе.

Ключевые слова: интеграция, логистика, международные экономические процессы, торгово-экономические отношения, транзитный потенциал, транспортно-логистическая система, цифровые технологии.

Для цитирования: Овечкина О. Логистика как механизм международных экономических процессов // Наука и инновации. 2021. №7. С. 56–60.
<https://doi.org/10.29235/1818-9857-2021-7-56-60>

УДК. 339.7(339.5)

Тенденции развития современных глобальных рынков связаны с усложнением и ускорением изменений в международных системах, перераспределением «ролей» между странами, интернационализацией компаний, преобладанием промышленных изделий и сокращением доли сырья, внутриотраслевым обменом продукцией, ростом оборота услуг, расширением кибернетического пространства и информационно-коммуникационной сферы. В связи с этим мировой бизнес ориентирован на:

- *целевые рынки потребителей (анализ спроса и факторов, влияющих на его изменение, предвидение и формирование спроса) и достижение на них устойчивых конкурентных позиций;*
- *расширение исследований, позволяющих выявить изменения политико-правовых и конъюнктурных условий на рынках сбыта;*
- *ускоренное развитие маркетинга и логистики;*
- *широкое применение информационных технологий и информационной поддержки в практике экспортноориентированного бизнеса.*

Современные экономические тенденции предполагают не только комплексное прогнозирование динамики изменений, но и активное реагирование на них.

Логистика как система управления потоковыми процессами подвергается трансформации под влиянием изменений как на локальных, так и на мировом рынке: использование цифровых технологий, объемы данных, проходящие через цифровые системы, неизбежно отражаются на логистическом обеспечении бизнеса, и как следствие, логистическая деятельность базируется на качественном информационном взаимодействии всех составляющих в условиях бизнес-среды (*рисунки*).

Функционирование логистической системы нашей страны в значительной степени предопределено транзитным потенциалом малой открытой (импортозависимой и экспортноориентированной) отечественной экономики. В этой связи формирование перспективной логистической системы предполагает активную реализацию принципа мультимодальности путем генерирования региональных логистических схем на базе кооперации национального и зарубежного бизнеса, вовлечения белорусских логистических операторов и республиканской логистической инфраструктуры в международные проекты товародвижения, что отмечено в качестве

целевых задач в Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 г., разработанной в соответствии с основными положениями Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 г. и Стратегии инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 г. [4, 6, 7].

Логистическая система является составной частью национальной экономики республики, определяется многочисленными факторами мезо- и макросреды бизнеса, обусловлена историческими, политико-правовыми, экономическими, социально-культурными и психологическими закономерностями и тенденциями и обладает рядом преимуществ.

Наличие международных автотранспортных коридоров (МТК-2 «Восток – Запад» и МТК-9 «Север – Юг») общей протяженностью более 3900 км и сети международных железных дорог (Е-20, Е-24, Е-50) длиной 5500 км, а также продвигаемая Китайской Народной Республикой программа «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) обеспечивает достаточно высокую плотность контейнерных перевозок.

Применение современных технологий (например, в функционировании СООО «Белорусские облачные технологии», Ассоциации «Технологии распределенных реестров») и электронного документооборота в организации таможенных служб (в ходе реализации государственных программ развития логистической системы страны) направлено на обеспечение скорости перемещения, безопасности и сохранности товаров.

Многовекторный характер торгово-экономических связей нашей страны способствует внешнеторговому взаимодействию. Так, по данным Национального статистического комитета Республики Беларусь, в 2020 г. доля товарооборота с государствами – членами Евразийского экономического союза составила 49,51%, с другими странами СНГ – 9,25%, Евросоюза – 22,13%, Азии – 12,6%, Латинской Америки – 1,62%, Северной Америки – 1,33%, Африки – 1%, с Австралией и Новой Зеландией – 0,07% в совокупном объеме внешней торговли [2].

Необходимо отметить, что с Западом Беларусь связывают экспортные товарно-экономические потоки преимущественно сырья и продуктов его переработки и импортные – машин и оборудования. В ЕАЭС и СНГ, Азию, Африку и Латинскую Америку поставляются в основном товары с высо-

кой добавленной стоимостью, ввозятся сырье и энергоносители, необходимые для функционирования белорусских товаропроизводителей.

В Национальной программе поддержки и развития экспорта Республики Беларусь определены меры поддержки, направленные на снижение внешнеэкономических угроз на основе эффективного участия в международном разделении труда, использования конкурентных преимуществ страны, применения механизмов интеграционных объединений и уменьшения зависимости от традиционных экспортных позиций и рынков путем диверсификации товарной номенклатуры [5]. Между тем с 2013 г. показатели белорусского экспорта падают в основном из-за медленного освоения новых рынков сбыта и низкой конкурентоспособности отечественных товаров за счет высокой доли себестоимости (преимущественно материальных затрат) в цене. Решение данных проблем предполагает диверсификацию рынков:

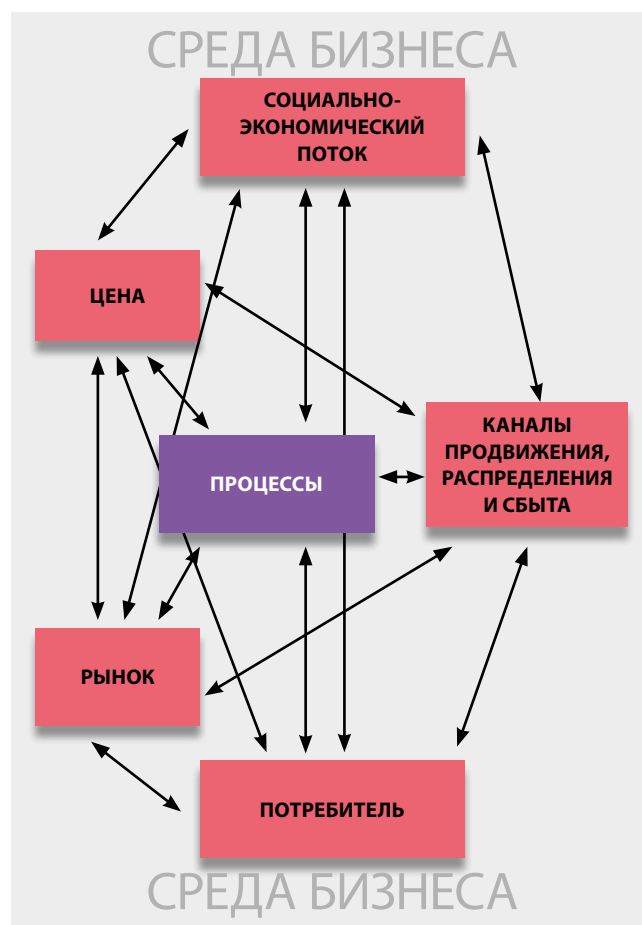


Рисунок. Схема информационного взаимодействия составляющих логистики. Источник: разработка автора

- расширение географии в сочетании с наращиванием экспорта в традиционных сегментах;
- продолжение экономической интеграции в рамках ЕАЭС, которая снимает барьеры на пути продвижения продукции белорусских товаропроизводителей и открывает возможности для экспорта малому и среднему бизнесу;
- обеспечение соответствия отечественных товаров международным нормам и стандартам качества;
- снижение энергозависимости посредством реализации Комплексного плана развития электроэнергетической сферы до 2025 г. с учетом ввода БелАЭС [3].

Особенностью интеграционного объединения ЕАЭС является его континентальность (только Российская Федерация имеет выход к морям), что обуславливает существенные транспортно-логистические издержки. Последние, по мнению специалистов, для стран, не имеющих такой возможности, в 7 раз больше, чем для прибрежных, и доля транспортных расходов в общем стоимостном объеме импорта при пересечении сухопутной границы составляет 10–20%, что отражается на снижении внешнеторгового товарооборота [10].

Кроме того, инфраструктурное развитие в рамках интеграционного объединения, реализация транзитного потенциала характеризуются инертностью и низкой взаимной значимостью рынков государств – членов Евразийского экономического союза (табл. 1).

Согласно официальным статистическим данным Евразийской экономической комиссии (табл. 1), объемы взаимной торговли составили менее 10% к общему объему внешнего товарооборота ЕАЭС с третьими странами. Лидером этого процесса является Россия, на долю которой приходится более 60% экспортных продаж.

По мнению экспертов, для каждой страны-союзницы можно выделить приоритеты развития интеграции в рамках ЕАЭС. Так, ее восприятие в Армении связано прежде всего с преодолением транспортной замкнутости и формированием единого рынка энергоресурсов, что позволит стране реализовать транзитный и экспортный потенциал в Евросоюз и Иран.

Беларусь определяет необходимость сохранения исключительно экономического характера интеграции и гарантии полного национального суверенитета государств – членов ЕАЭС, что предусматривает разработку механизмов макроэкономического регулирования, формирование единого рынка энергоресурсов, устранение остающихся преград в движении товаров и труда, координацию промышленной политики внутри ЕАЭС. Существуют ожидания, что евразийская интеграция расширит возможности экспорта и транспортно-транзитного потенциала страны через ее участие в китайской инициативе «Экономический пояс Шелковый путь» и сотрудничество с Китаем, а также с третьими государствами в формате зон свободной торговли (ЗСТ).

Республика Казахстан придерживается принципа многовекторности как во внешнеполитической, так и во внешнеэкономической деятельности (сотрудничая с Россией, ЕС, КНР и другими партнерами), выполняя собственную программу социально-экономического развития, основанную на суверенитете. Интеграционные проекты рассматриваются в соотношении с национальными приоритетами и задачами расширения экспортных и транзитных возможностей (посредством активного участия в китайском проекте ЭПШП: образования логистических хабов, возведения авто- и железнодорожных магистралей, морской инфраструктуры на западе страны), повыше-

Страна	Взаимная торговля			Внешняя торговля с третьими странами				
	Оборот	В % к 2019 г.	Удельный вес, %	Общий объем	В % к 2019 г.	Экспорт	Импорт	Сальдо
ЕАЭС	54 861,1	89,0	100	622 809,9	84,6	346 409,3	256 400,6	106 008,7
Армения	705,3	91,7	1,3	4 6090,3	82,1	1 839,1	2 851,2	-1 012,1
Беларусь	14 008,7	96,1	25,5	31 138,6	87,3	15 037,4	16 101,2	-1 063,8
Казахстан	5 539,0	86,5	10,1	65 303,9	85,8	41 410,7	23 893,2	17 517,5
Кыргызстан	546,3	85,1	1,0	3 247,7	76,7	1 418,2	1 829,5	-411,3
Россия	34 061,8	86,8	62,1	518 429,4	84,4	304 703,9	213 725,5	90 978,4

Таблица 1. Взаимная и внешняя торговля с третьими странами государств – членов ЕАЭС в 2020 г., млн долл.

Источник: [1]. Примечание: объем взаимной торговли исчислен как сумма стоимостных экспортных операций государств – членов ЕАЭС

Страна	Рейтинг (160 УДК. 339.7(339.5) стран)	Интегральная оценка (индекс)	Индекс показателя оценки					
			Таможня	Инфраструктура	Международные перевозки	Компетентность	Отслеживание и трассировка	Своевременность
Германия	1	4,20	4,09	4,37	3,86	4,31	4,24	4,39
Армения	92	2,61	2,57	2,48	2,65	2,50	2,51	2,90
Беларусь	103	2,57	2,35	2,44	2,31	2,64	2,54	3,18
Казахстан	71	2,81	2,66	2,55	2,73	2,58	2,78	3,53
Кыргызстан	108	2,55	2,75	2,38	2,22	2,36	2,64	2,94
Россия	75	2,76	2,42	2,78	2,64	2,75	2,65	3,31
Афганистан	160	1,95	1,73	1,81	2,10	1,92	1,70	2,38

Таблица 2. Уровень развития логистики в странах ЕАЭС по данным Всемирного банка (2018 г.)

Источник: [11]

ния инвестиционной привлекательности, формирования в Казахстане финансового центра ЕАЭС.

Для Кыргызской Республики евразийская интеграция ассоциируется с созданием единого рынка труда, содействием в реализации транзитного и экспортного потенциала страны, со снятием барьеров в движении товаров, что позволит возместить потери от переориентации бизнеса с реэкспорта китайских товаров на поставку конкурентоспособной продукции национальных производителей на рынок ЕАЭС.

В Российской Федерации евразийская экономическая интеграция рассматривается, прежде всего, как ресурс экономического роста, а также как способ стимулирования развития сопредельных государств: в качестве целевого ориентира обозначены укрепление лидерства России в интеграционных процессах на данном пространстве и превращение страны в один из глобальных центров мирохозяйственных связей, в том числе финансовый. Углубление и расширение взаимодействия в рамках ЕАЭС определяется, во-первых, как средство достижения стабильного развития, всестороннего технологического обновления, кооперации, повышения конкурентоспособности экономик государств – членов ЕАЭС и уровня жизни их населения, во-вторых, как способ гармонизации интеграционных процессов в Европейском и Евразийском регионах и формирования общего экономического и гуманитарного пространства от Атлантики до Тихого океана на основе сопряжения процессов европейской и евразийской интеграций [9].

Несовпадение целей и задач государств – членов ЕАЭС препятствует полноценной интеграции и тормозит ее темпы. Основными причи-

нами этих процессов являются различия в ведении и управлении хозяйственной деятельностью стран-союзниц, негармонизированная система транспорта и отсутствие общего рынка транспортных услуг и энергоресурсов, отсутствие единых подходов к таможенной инфраструктуре и общей системы таможенного транзита и навигации, несогласованность макроэкономического регулирования и промышленных политик, ряд барьеров и дискриминационных мер в рамках ЕАЭС, недостаточно высокий уровень научно-технического и технологического потенциала, низкая доля инновационных и наукоемких отраслей, отсутствие финансовой интеграции [8].

В совокупности определенная разобщенность в восприятии евразийской интеграции негативно отражается на уровне развития логистики стран ЕАЭС в международных торгово-экономических отношениях (табл. 2).

Данные таблицы свидетельствуют о значительном отставании по всем показателям развития логистики в государствах – членах Евразийского экономического союза. Одним из главных факторов, препятствующих реализации скоординированной (согласованной) логистической деятельности ЕАЭС, является низкий уровень развития профильной инфраструктуры, то есть совокупности ее транспортной, складской, таможенной и управленческой составляющих, что не способствует обеспечению повышения эффективности интеграционного процесса.

В то же время страны ЕАЭС обладают достаточными внутренними резервами для создания и развития единой логистической сети как общей системы управления материальными, информационными, финансовыми, сер-

висными и социальными потоками, как механизма активизации экономических взаимоотношений в рамках объединения.

Для обновления парка транспортных средств (технический износ которого по оценкам специалистов составляет 60–70%) необходимо активизировать процесс формирования единой промышленной политики ЕАЭС. Ее наднациональный уровень позволит аккумулировать необходимые ресурсы для углубления производственной кооперации и модернизации в автомобильном, железнодорожном и авиационном машиностроении.

Единая политика в сфере таможенного регулирования требует интеграции в таких направлениях, как таможенное администрирование, обустройство пунктов пропуска, широкое применение цифровых технологий, обеспечение недискриминационного доступа перевозчиков стран ЕАЭС на рынки друг друга, что будет способствовать упрощению и ускорению процесса прохождения таможенных процедур.

Повышение уровня и степени интегрированности логистического сервиса возможно посредством формирования опорной наднациональной сети мультимодальных транспортно-логистических центров, предоставляющих широкий спектр услуг: комплексный аутсорсинг 3PL; интегрированный логистический аутсорсинг 4PL с функциями проектирования и планирования цепей поставок, цен, маршрутов и видов транспортных средств (с учетом заданных характеристик и ограничений грузов); GPS-мониторинг с возможностью контролировать и отслеживать передвижение грузов, повышая уровень его безопасности; «облачные» порталы перевозок с прозрачной системой закупок транспортных услуг, обеспечивающей полный учет затрат на них, сбор необходимых данных для последующего анализа, автоматическое формирование оперативной отчетности в соответствии с требованиями клиента.

Особое значение имеет возможность использования транзита в товарообороте между Европой и Азией, что предусматривает координацию стран-союзниц в создании условий для встраивания в глобальные логистические цепи поставок, в первую очередь в формировании транспортно-логистической инфраструктуры территорий, находящихся на пути следования грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона, а также технического, технологического и экономического сопряжения с ЭПШП,

основной стреежень которого (Евроазиатская транспортная магистраль и ее северный, морской и южный маршруты) совпадает с евразийскими международными транспортными коридорами «Восток – Запад» и «Север – Юг».

Таким образом, транспортно-логистическое сотрудничество в ЕАЭС является важным фактором развития евразийской экономической интеграции и действенным механизмом обеспечения активизации международных экономических процессов в Евро-Азиатском регионе. ■

■ **Summary.** The article defines the problems of logistics transformation based on the new technological way of economic development, reflects the results of the analysis of logistics development in the Eurasian Economic Union, substantiates the necessity for the formation of a unified transport and logistics system as a mechanism for the development of the Eurasian economic integration and a mechanism for the activation of international economic processes in the Euro-Asian region.

■ **Keywords:** digital technologies, international economic processes, integration, logistics, trade and economic relations, transit potential, transport and logistics system.

■ <https://doi.org/10.29235/1818-9857-2021-7-56-60>

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Аналитический обзор 25 февраля 2021 г. / Статистика Евразийского экономического союза / Официальный сайт Евразийской экономической комиссии // http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/tradestat/analytics/.
2. Данные о внешней торговле Республики Беларусь по отдельным странам в 2020 году / Национальный статистический комитет Республики Беларусь // <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika>.
3. Комплексный план развития электроэнергетической сферы до 2025 года с учетом ввода Белорусской атомной электростанции / Официальный сайт Министерства энергетики Республики Беларусь. // <http://www.minenergo.gov.by/>.
4. Концепция развития логистической системы Республики Беларусь: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 28.12.2017 г. №1024 // Консультант Плюс: Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.
5. Национальная программа поддержки и развития экспорта Республики Беларусь на 2016–2020 гг. // <https://www.google.ru/url/>.
6. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 г. // Экономический бюллетень НИЭИ Мин-ва экономики Респ. Беларусь. 2015. №4 (214).
7. Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года: Приказ Министерства транспорта и коммуникаций от 25 февраля 2015 г. №57-Ц. // https://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2015/03/strategijainnovacionnogo_razv/.
8. Овечкина О.М. Некоторые аспекты развития логистики в интеграционном объединении ЕАЭС // Наука и инновации. 2019. №1(191). С. 60–65.
9. Перспективы развития проекта ЕАЭС к 2025 г. Рабочая тетрадь. Спецвыпуск / гл. ред. И.С. Иванов. – М., 2017.
10. Arvis J.-F., Raballand G., Marteau J.-F. The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability. – Washington, 2010.
11. International LPI Global Ranking. / The World Bank / World Bank Group // <http://www.lpi.worldbank.org/international/global/>.

Статья поступила в редакцию 05.04.2021 г.

SEE <http://innosfera.by/2021/07/logistics>