

ВЫЗОВЫ В ОБЛАСТИ ЛОГИСТИКИ В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКИ

Начиная с 2020 г. в мире случились глобальные изменения, повлиявшие и в корне изменившие привычный порядок механизма функционирования экономики. Пандемия, военные конфликты в мире и противостояния на политической арене полностью изменили привычные устои.

Развитие международных отношений и мировой торговли поспособствовало укреплению позиции логистики в экономике. В связи с этим, именно логистика одной из первых «встречается лицом к лицу» с изменениями и колебаниями, происходящими на мировом рынке.

Если рассматривать экономику Республики Беларусь в разрезе последних трех лет, то можно сделать вывод, что активно упоминается и используется термин «санкции». Через призму влияния данных санкций на отечественную экономику и способность противостоять внешним факторам мы оцениваем экономическую эффективность страны.

Рассмотрим более детально как санкции, введенные Соединенными Штатами Америки и Европейским союзом в отношении Республики Беларусь, повлияли на отечественную логистику, с какими вызовами она была вынуждена столкнуться.

В первые дни военного конфликта произошел коллапс, который повлек за собой непонимание и панику. Что же будет дальше, каким образом это отразится на привычном функционировании цепей поставок и логистике?

На фоне запрета на въезд в страны Европейского союза белорусских грузовых транспортных средств возник вопрос о поиске способов «обойти» запрет и перестроить логистические цепочки. В апреле 2022 г. Беларусь ввела ответный запрет на въезд зарегистрированных в Европейском союзе транспортных средств. Беларусь при этом разрешила операции перецепки (перевалки) груза на другие транспортные средства на своей приграничной территории. Введение санкций повлекло за собой закрытие портов, ограничение на транспортировку санкционных товаров, что отразилось на стоимости перевозок.

До военного конфликта и санкций для экспорта своей продукции на внешние рынки Республика Беларусь использовала порты Балтийских стран и Украины, через эти же страны осуществлялось поступление значительной доли импорта.

Белорусская железная дорога перестала обслуживать почти треть своих транзитных грузов ввиду европейских ограничений, а это один из основных источников дохода организации. Сократилось количество работающих автомобильных и железнодорожных пунктов пропуска на границах Польши и стран Балтии с Беларусью [1].

Когда речь идет о бизнесе, получении прибыли, которых ни одна компания не захочет лишиться, всегда находятся способы, позволяющие подстроиться под колебания и турбулентность, происходящие на мировой арене.

Фокус Беларуси в возникших условиях сместился на восточное направление. Все больше грузов идет в (через) Россию и Китай. Популярностью пользуются направления из Беларуси в Турцию, Грузию, Казахстан, Узбекистан, Армению. Скачок спроса на перевозки работает и в обратном направлении.

Решением возникших проблем стал «параллельный импорт» через Объединенные Арабские Эмираты, Турцию, Казахстан, который позволяет доставлять санкционные товары в обход запретов. Однако такие схемы требуют дополнительной логистической координации, что ведет к увеличению промежуточных точек и временным издержкам.

Например, доставка груза через Турцию и Азию может занять в 2 раза больше времени по сравнению с прежними маршрутами через Европу.

При этом логистические компании сталкиваются с риском дополнительных проверок на таможне и задержек из-за санкционных списков [2].

В такой ситуации важно минимизировать влияние этих факторов на операционную деятельность.

Важный момент в использовании данной схемы заключается в необходимости наличия в запасе нескольких «отработанных и проверенных» посредников, чтобы в случае наступления непредвиденных обстоятельств избежать возникновения коллапса и обеспечить бесперебойное функционирование цепи поставок и движения материального потока.

На наш взгляд, несмотря на то, что отечественная логистика столкнулась с рядом трудностей и вынуждена была реагировать на возникшие вызовы, из всех секторов экономики она была больше всех подготовлена к этому, так как один из главных аспектов логистики и управления цепями поставок заключается в готовности быстро реагировать на возникающие угрозы, непредвиденные обстоятельства и риски, т. е. умение оперативно перестраиваться под конкретные условия.

Вне зависимости от того, что происходит в мире, для логистики это нормальное состояние, ведь она перманентно находится в состоянии ожидания вызова.

Список использованной литературы

1. **Беларусь:** новые маршруты логистики в условиях санкций // DairyNews. – URL: <https://dairynews.ru/news/belarus-novye-marshruty-logistiki-v-usloviyakh-san.html/> (дата обращения: 10.03.2025).

2. **Влияние** санкций на логистические цепочки // АЙТОБ. – URL: <https://itob.ru/blog/vliyanie-sanktsiy-na-logisticheskie-tsepochki/> (дата обращения: 12.03.2025).