

## ПІДПРИЄМНИЦТВО. МЕНЕДЖМЕНТ. МАРКЕТИНГ

УДК 339.18(476)

DOI: 10.31651/2076-5843-2019-1-114-123

**Якубук Юлія Петровна,**

кандидат економічних наук,

зав. сектором розвитку зовнішньої торгівлі послугами

Государственное научное учреждение

«Институт экономики Национальной академии

наук Беларуси»,

г. Минск, Республика Беларусь

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7905-7522>

yakubuk@economics.basnet.by

### **ВАЖНЕЙШИЕ НАПРАВЛЕНИЯ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ БЕЛАРУСИ НА РЫНКЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ**

*В статье исследованы негативные тенденции и потенциальные возможности развития логистического рынка Республики Беларусь. Выявлены изменения, происходящие в мире и определяющие направления развития логистики. Определены перспективные направления специализации Беларуси на рынке логистических услуг.*

**Ключевые слова:** логистические услуги; экологическая логистика; реверсивная логистика; транспортно-логистические центры; интернет-торговля; транспортные биржи; международные перевозки; Республика Беларусь.

**Постановка проблемы.** Республика Беларусь является страной с открытой экономикой, расположенной на пересечении международных путей сообщения, и при этом существенно отстает в развитии логистики от экономически развитых стран. Структура национального транспортно-логистического рынка отличается от структуры мирового рынка низким уровнем развития логистического сегмента. Доля логистических услуг в нашей стране составляет около 17% объема рынка транспортно-логистических услуг, в то время как в мире – 52% [1, с. 172]. Доминирующим сегментом остаются грузовые перевозки.

В Беларуси на долю собственно логистических услуг приходится 0,3% ВВП. Объем логистических услуг в 2017 г. составил 296,7 млн руб., в том числе оказанных транспортно-логистическими центрами – 114,3 млн руб. [2].

Согласно рейтингу по индексу эффективности логистики, составляемого Всемирным банком, Беларусь в 2018 г. заняла 110-е место среди 167 охваченных исследованием стран, показав по сравнению со странами-соседями гораздо худшие результаты (Польша – 31-е место, Литва – 43, Латвия – 55, Украина – 69, Россия – 85) [3].

Важность развития логистики для страны и преодоления негативных тенденций в данной сфере поддерживается на всех уровнях управления. В апреле 2016 г. Правительство утвердило Республиканскую программу развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 г. (Логистика-Транзит-2020) [4]. Ее цели: совершенствование логистической деятельности, повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг и реализации транзитного потенциала. К основным задачам программы Логистика-Транзит-2020 относятся повышение качества и комплексности логистических услуг; обеспечение развития логистической инфраструктуры и повышение эффективности ее использования; совершенствование правовых и экономических условий для эффективного использования транзитного потенциала.

В программе Логистика-Транзит-2020 предусмотрены два прогнозных целевых показателя: рост логистических услуг и увеличение складской площади транспортно-

логистических центров (ТЛЦ). Предполагается, что рост объемов логистических услуг за 2016-2020 гг. составит 1,5 раза, складских площадей – 1,64 раза.

В Республике Беларусь функционирует специализированная организация, объединяющая на основе добровольного членства экспедиторские и логистические организации различных форм собственности, – Ассоциация Международных Экспедиторов и Логистики «БАМЭ».

Основной целью ассоциации является защита интересов членов ассоциации на белорусском рынке экспедиторских и логистических услуг, координация их усилий в деле расширения деловой активности, недопущение между ними недобросовестной конкуренции, представление и защита интересов экспедиторов в государственных, общественных и иных организациях. В состав ассоциации входит 99 экспедиторских и логистических предприятий [5].

В Беларуси имеются значительные внутренние резервы для дальнейшего развития логистического рынка, что подтверждается:

- высокими объемами экспорта транспортных услуг (3 455 млн долл США в 2017 г.) и положительным сальдо по ним во внешней торговле страны (1 912 млн долл США) [6];
- наличием сети ТЛЦ;
- развитой сферой IT-услуг;
- активным распространением интернет-торговли;
- участием Беларуси в интеграционных проектах и международных организациях, в том числе в транспортной сфере (ЕАЭС, СНГ, Международный транспортный форум, Международная ассоциация экспедиторов FIATA, Международный союз автомобильного транспорта, сотрудничество с ШОС и пр.).

**Анализ последних исследований и публикаций.** Рассматривая проблемы и перспективы развития логистического рынка, белорусские ученые концентрируют внимание на исследовании материально-технической базы транспортного комплекса (транспортно-логистические центры, парк транспортных средств), внутренних и международных перевозок, транзитной привлекательности страны [1; 7; 8]. Аналогичные проблемы поднимаются и в исследованиях ученых ближнего зарубежья, направленных на развитие рынка логистических услуг соответствующих стран [9; 10].

В странах с более развитыми логистическими системами исследования носят более развернутый и специфический характер: исследуются такие аспекты развития логистического рынка как взаимодействие электронных систем в логистике, изменения в результате использования беспилотных транспортных средств, логистика гуманитарной помощи, логистика ликвидации последствий стихийных бедствий и пр. [11; 12].

Таким образом, существует необходимость рассмотрения международных тенденций рынка логистических услуг и выявления наиболее перспективных направлений его развития. Одним из возможных путей совершенствования национальной логистической системы Республики Беларусь является определение направлений специализации Беларуси на рынке логистических услуг.

**Цель и задачи исследования.** Цель исследования – выявить возможные направления специализации Беларуси на рынке логистических услуг. Задачи исследования: на основе изучения тенденций развития логистического рынка и видов логистических услуг, характеризующихся наибольшими темпами роста в мире, а также возможностей логистической системы Республики Беларусь определить способы совершенствования национального логистического рынка страны.

**Изложение основного материала исследования.** Обостряющаяся конкуренция на рынке логистических услуг требует новых подходов к развитию отношений между продавцами и покупателями, созданию новых технологий, повышению качества предоставляемых услуг. Рост международных перевозок в мире также вызывает необходимость разработки эффективных схем доставки грузов. Вместе с тем, темп роста сопутствующих логистических услуг намного превышает темп роста транспортных услуг.

Глобальним трендом логистики является рост аутсорсинга транспортно-логистических услуг. Логистика относится к одной из наиболее часто передаваемых на аутсорсинг функций (примерно 30% логистических операций во всех отраслях экономики европейского рынка). В первую очередь к логистическим операторам обращаются производители потребительских товаров и представители ритейла, которые передают логистические процессы на аутсорсинг с целью минимизировать затраты, максимизировать гибкость цепей поставок, а также сократить необходимый трудовой капитал.

Еще один глобальный тренд – ужесточение экологических требований или устойчивая экологическая логистика. С каждым годом в большинстве развитых государств повышаются экологические требования к транспортным средствам, упаковке продукции, утилизации отходов. Сегодня большое внимание уделяется «зеленому» топливу, а также инженерным разработкам, которые помогут увеличить грузоподъемность и уменьшить расход топлива.

Усиливается роль транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в оказании логистических услуг. ТЛЦ функционируют на основе логистических технологий и обеспечивают максимальный синергетический эффект на основе логистической координации и согласования экономических интересов участников транспортно-логистического процесса, интеграции товароматериальных, информационных, сервисных и финансовых потоков.

В Западной Европе создана целая сеть логистических центров, которые способствуют оптимизации ее внутреннего и международного экономического обмена. В настоящее время в логистическом бизнесе возрастает значимость стран Восточной Европы, что связано с расширением ЕС и выходом на рынок данных стран транснациональных компаний.

Ключевой тенденцией становится возрастание роли IT в логистике. Ключевые сферы, в которых IT определяет эффективность оказания логистических услуг: электронный обмен данными; планирование цепи поставок; управление запасами; планирование мультимодальных перевозок; отслеживание ситуации на дорогах и пограничных переходах.

Ожидается интенсивное использование облачных технологий. Это позволит повысить эффективность логистики, например, упорядочив международные таможенные декларации. В целом логистическая отрасль идет к автоматизации и унификации бизнес-процессов.

#### **Выявление важнейших направлений специализации Беларуси на рынке логистических услуг.**

*Оmnikanальная логистика.* Растущие потребности потребителей и возможность снижения операционных расходов розничных сетей привели к трансформации каналов сбыта. Перспективной в развитии логистических услуг является omnikanальная модель, представляющая собой интегрированные каналы сбыта.

К основным элементам системы omnikanального сбыта относятся: офлайн-магазины, онлайн-магазины, каталоги, телемагазины, колл-центры, мобильные приложения, торговые терминалы, объекты самообслуживания, социальные сети и другие. Покупатель выбирает наиболее удобный для себя канал совершения сделки купли-продажи.

Магазин должен быть представлен как в офлайне, так и онлайн, причем в онлайн – одинаково хорошо представлен на любом устройстве (ноутбук, планшет, смартфон). Согласно принципам omnikanальной модели все форматы торговли одного магазина должны иметь единые цены, одинаковые акции и ассортимент товаров и услуг, единую карту лояльности, действующую во всех каналах, возможность оплаты любым, удобным покупателю способом.

Основная особенность omnikanальной модели заключается в том, что недостаточно иметь интернет-магазин с мобильной версией и обычный магазин (или точку самовывоза), объединенные одним брендом. Весь бизнес управляется с помощью единой технологической платформы и имеет общую товароучетную систему. Применение omnikanальной модели сбыта приводит к трансформации коммуникационной и сбытовой политики компании, а также требует внедрения новых информационных продуктов [13].

Конвергенция онлайн и офлайн торговли в виде создания omnikanальной модели сбыта упрощает процесс покупки, создает ассоциативную связь между реальным магазином и сайтом и расширяет возможности взаимодействия с клиентами.

Организация омниканальной модели сбыта может быть отдана на аутсорсинг логистическим компаниям, способным обеспечить процесс управления запасами, маршрутизацию при доставке товаров клиентам, рост количества заказов, изменение функций магазинов, которые начинают интегрировать функции магазина и склада.

*Экологическая логистика.* Под экологической логистикой понимается такой вид логистики, которая направлена на учет экологических аспектов на всех стадиях движения материального и других сопутствующих ему потоков с целью оптимизации ресурсопотребления и минимизации деструктивных воздействий на окружающую среду.

Ведущие логистические компании мира переходят на экологические методы работы и предлагают широкий спектр услуг экологической логистики для потребителей. Несомненно, что данная тенденция в скором времени затронет и Беларусь, и отечественным логистическим организациям необходимо активно использовать данные принципы в собственной деятельности:

1. Сокращение выбросов углерода и снижение уровня энергопотребления. Этого можно достигнуть путем модернизации парка транспортных средств (замена транспортных средств на более экономичные по потреблению топлива и эффективные с точки зрения аэродинамических характеристик модели); установки солнечных батарей на крышах автомобилей для обеспечения их электроэнергией; максимального использования грузоместимости поездов.

Необходима оптимизация цепей поставок с учетом воздействия на окружающую среду, более широкое использование мультимодальных перевозок в целях снижения уровней выбросов, ограничение протяженности перевозок автомобильным транспортом до 300 км, расширение железнодорожного и водного компонента контейнерных грузовых перевозок.

Прохождение водителей курсов подготовки по методам эконождения позволяет снизить расход топлива в среднем на 5%.

2. Предоставление консалтинговых услуг и программ поддержки для клиентов логистических компаний, готовых перейти на экологически безопасную модель работы, включающих разработку «зеленых» логистических решений для компаний; расчет выбросов CO<sub>2</sub> для полной цепочки перевозок вне зависимости от страны и вида транспорта с помощью специальных приложений; информирование об эколого-экономических результатах логистической деятельности.

3. Использование электронных систем для «безбумажных» грузоперевозок, благодаря которым не только экономится бумага, но и устраняются избыточные случаи передвижения транспортных средств.

4. Создание «зеленых» складов, которые работают в соответствии с принципами обеспечения высокого качества окружающей среды и состоят из таких элементов, как фотоэлектрические панели, система улавливания дождевой воды, энергосберегающие осветительные системы, централизованная система управления энергопотреблением, экологически безопасная погрузочно-разгрузочная техника. Применение специального программного обеспечения обеспечивает оптимальное использование и экономию ресурсов (времени, площадей, персонала, энергии и материалов), снижая при этом отрицательные воздействия [14].

*Реверсивная логистика.* Реверсивная (обратная) логистика заключается в управлении утилизацией отходов и тесно связана с экологической логистикой. Главными целями реверсивной логистики являются формирование и организация каналов движения обратного и возвратного материальных потоков, а также использование экологически приемлемых упаковочных материалов, которые можно неоднократно использовать и перерабатывать.

Если рассматривать уровень переработки отходов, то в Беларуси он крайне низок: в стране перерабатываются всего около 15% отходов. Например, в Швеции утилизируется 99% бытовых отходов. Это один из самых высоких показателей в мире. Половина отходов в стране перерабатывает вторично, вторая половина – сжигается для производства энергии, и лишь менее 1% отходов отправляется на полигоны. Кроме того, страна ежегодно

импортирует более 1 млн тонн отходов из-за рубежа – в основном из Норвегии, Ирландии и Великобритании [15].

Соответственно отстает Беларусь и в развитии реверсивной логистики.

К объектам реверсивной логистики относят: товары надлежащего качества, не нашедшие покупателей (не проданные в срок по договору, не пользующиеся спросом; товары устаревшей модели, сезонные товары); товары ненадлежащего качества, направляемые на ремонт либо уценку (товары со скрытыми дефектами, поврежденные в процессе хранения, транспортировки; товары на гарантийном обслуживании); товары, отправленные на переработку либо утилизацию; тара и вторичные материальные ресурсы, пригодные для переработки и дальнейшего использования.

В результате распространения услуг реверсивной логистики возрастает использование экологически безопасных упаковочных материалов; повышается доля материалов, полученных в ходе рециркуляции бывших в употреблении товаров, конвертов и коробок, используемых для экспресс-доставки; улучшается управление запасами товаров и материальных ресурсов промышленных предприятий-заказчиков, повышается качество логистических процессов в стране.

*Развитие логистических услуг в ТЛЦ.* На территории Республики Беларусь на конец 2017 года функционировали 35 логистических центров [2]. Складами временного хранения и таможенными складами располагают 16 логистических центров, у 12 имеются пункты таможенного оформления. 9 ТЛЦ являются мультимодальными, остальные обрабатывают грузы, прибывшие автотранспортом [16]. Наиболее крупными операторами на рынке логистических услуг Беларуси являются ГП «Белтаможсервис», ГП «БТЛЦ – транспортно-логистический центр», ОАО «Белмагистральавтотранс», ОАО «Торгово-логистический центр Озерцо-Логистик».

Резкий рост количества логистических центров в нашей стране, который во многом объяснялся низкой стартовой базой, сменился периодом качественного развития. Повышается уровень интеграции и координации деятельности всех внутренних участников, а также внешних производителей и потребителей. В то же время большинство национальных логистических центров характеризуется недостаточной комплексностью оказания услуг.

Успешность логистической деятельности в стране оценивается комплексностью предоставления логистических услуг. По данным Европейской логистической ассоциации, комплексность услуг логистических компаний в странах Евросоюза составляет около 70%, в то время как в Беларуси – лишь 15% [1, с. 55]. Из 74 логистических функций, определенных СТБ 2306, белорусские ТЛЦ предлагают 15–20. Наибольшее количество услуг оказывается по организации перевозки грузов автотранспортом, по осуществлению контроля за перевозками, по разгрузке (погрузке) груза из транспортных средств, обработке бракованного товара и его утилизации, хранению и объединению в партии отдельных единиц товаров по сроку годности, серийному номеру и по другим параметрам [8].

Наличие значительных резервов по расширению перечня оказываемых услуг белорусскими ТЛЦ определяет их важность для дальнейшего развития логистики в стране.

К направлениям комплексного обеспечения логистики, недостаточно широко представленных в отечественных ТЛЦ, относятся:

- закупки; сбыт; организация и обслуживание цепочек поставок;
- финансирование, предоставление банковских, страховых и лизинговых услуг;
- предоставление информационных услуг; управленческий и организационный консалтинг; научно-техническое и кадровое обеспечение;
- услуги по консолидации перевозок (для дорогостоящих товаров и товаров, требующих специального обращения, для России, Казахстана, стран Средней Азии, Западного Китая);
- организация перевозок грузов водным и воздушным транспортом; сопровождение груза в процессе перевозки и обеспечение его сохранности; совершенствование качества услуг по хранению товаров в складах (соблюдение температурного режима, автоматизация);
- развитие принципов сетевого взаимодействия с клиентами;

- организация контрактной работы по внешнеэкономической деятельности;
- предъявление товара и документов в таможенные органы для совершения таможенных операций и таможенного контроля, уплаты таможенных платежей;
- расширение специализации ТЛЦ за счет экспортных товаров. В настоящее время основными клиентами логистических центров являются распределительные оптово-торговые сети и импортеры товаров. В то же время по данным БелНИИТ «Транстехника» более 70 % экспортных товаров Беларуси продается без доставки до потребителя [8];
- предоставление услуг по переработке транзитного грузопотока. В настоящее время в Беларуси практически не присутствуют компании - лидеры мирового логистического бизнеса. Для реализации этой задачи целесообразно активизировать сотрудничество с ведущими мировыми логистическими операторами и крупными ритейлерами, что увеличит спрос на регулярные транспортно-логистические услуги, позволит привлечь дополнительные грузопотоки и перенять опыт современных логистических операторов.

*Развитие логистических услуг, предлагаемых транспортными биржами.* Развитие информационных технологий оказало большое влияние на функционирование транспортного рынка, внося кардинальные изменения в технологию организации грузовых перевозок. Важную роль в этом сыграло появление транспортных бирж – интернет-порталов, функционирующих как торгово-информационные площадки для участников рынка грузоперевозок.

В настоящее время происходит эволюция транспортных бирж от площадок, отображающих предложение грузов и транспорта, к статусу активных участников процесса, предлагающих широкий спектр дополнительных услуг.

В Беларуси транспортные биржи получили большое распространение. Белорусские перевозчики и грузовладельцы пользуются услугами как отечественных, так и иностранных транспортных бирж, активно представленных в белорусском интернет-пространстве.

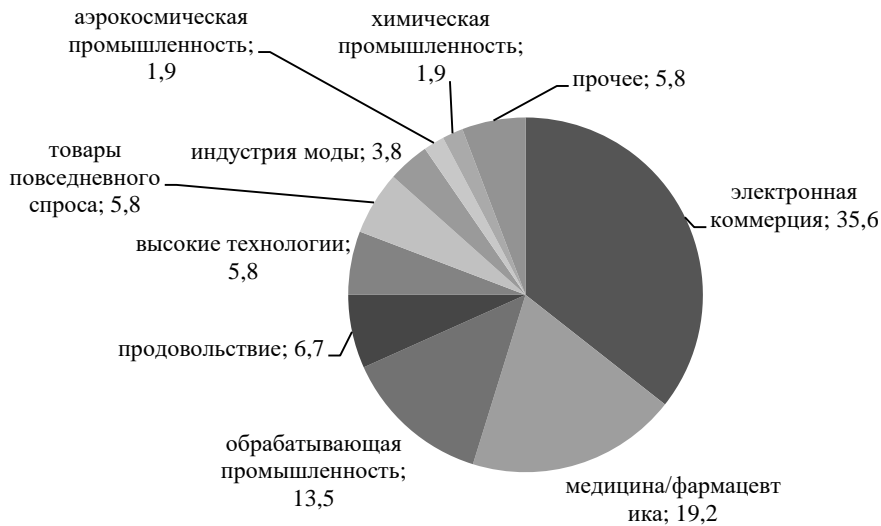
К наиболее востребованным в стране площадкам относятся транспортная биржа Cargo.lt; транспортно-информационный сервер Ларди-Транс (lardi-trans.com); платформа Trans.eu; информационный сервис della.eu (Украина); транспортная платформа ТИМОСОМ (timosom.ru); он-лайн биржа автомобильных перевозок «АвтоТрансИнфо».

Проведенное исследование показало, что у белорусских компаний более популярны транспортные биржи, ориентированные на западноевропейское направление перевозок (со странами базирования в Литве, Украине, Западной Европе), чем он-лайн площадки стран-партнеров Беларуси по ЕАЭС. Кроме того, востребованы и белорусские транспортные биржи, которые работают как по внутрисреспубликанским, так и по международным перевозкам. К отечественным транспортным биржам относятся: Transportal; Белорусский портал грузоперевозок Transinfo.by; Транспортно-информационная система transavto.by.

Транспортные биржи могут превратиться в крупного игрока на рынке логистических услуг. Для этого требуется развитие новых направлений работы и предоставление новых для транспортных бирж видов услуг: выстраивание оптимального маршрута перевозки для заказчика, расчет сроков и стоимости доставки или хранения груза с помощью специальных мобильных приложений, решение комплекса логистических вопросов (включая услуги консалтинга, документальное и таможенное сопровождение, планирование складских запасов и пр.), организация финансовых расчетов и предоставление финансовых гарантий. Важным условием для этого является высокая оптимизация собственных бизнес-процессов и возможность интеграции с процессами заказчика.

*Включение в цепи поставок крупнейших интернет-магазинов мира.* Важным современным мировым трендом в развитии логистики является возрастание доли прямых экспресс-поставок от производителя до потребителя, минуя посредников и промежуточное хранение.

По данным опроса крупнейших логистических компаний мира, наибольшие перспективы для развития логистики представляются в сфере электронной коммерции, в том числе осуществления экспресс-поставок (35,6% опрошенных). К прочим перспективным направлениям отнесены медицина/фармацевтика, обрабатывающая промышленность, продовольствие (рис. 1).



**Рис 1. Перспективные сферы для развития логистики согласно опросу крупнейших логистических компаний мира, 2017 г. [17]**

В Беларуси с каждым годом стремительно увеличивается как число интернет-магазинов, так и их товарооборот. Белорусские транспортно-логистические компании могли бы получить дополнительные доходы, включаясь в цепи поставок крупнейших интернет-магазинов мира, прежде всего китайских. Китайская отрасль экспресс-доставки четыре года подряд сохраняет мировое лидерство по объему операций. Более 45% от годового объема экспресс-операций на планете приходится на китайские компании. В 2017 году общее число экспресс-отправлений в стране превысило 40 млрд единиц [18].

По заявлению президента Cainiao Alliance Вань Линь, китайские магазины экспресс-поставок за пять лет сократили продолжительность доставки с 70 до 10 рабочих дней. В будущем запланировано уменьшить это число до 5 дней, а затем осуществлять 72-часовую доставку по всему миру.

Зарубежные склады являются важным фактором ускорения доставки товаров за границей. Благодаря складам в Мадриде, Париже и Москве, а также на базе интеллектуального прогнозирования и предварительного распределения товаров, компания Cainiao Alliance уже осуществляет 72-часовую доставку в пределах Испании [19].

В Республике Беларусь присутствуют как складские, так и транспортные мощности, которые можно использовать для экспресс-доставок в страны Европы и СНГ.

**Выводы.** Мировой рынок логистических услуг в настоящее время проходит через процесс фундаментальных изменений, оказывающих кардинальное влияние на роль и масштабы деятельности его участников, на структуру их взаимоотношений. Основными движущими силами этого рынка являются глобализация мировой экономики, развитие аутсорсинга логистики, стремление предприятий к оптимизации затрат во всех звеньях логистических систем, возрастание роли информационных технологий. Эволюция логистических систем за рубежом доказывает, что они становятся одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе не только для отдельных организаций, но и для страны в целом.

В результате проведенного исследования выявлены важнейшие направления специализации Беларуси на рынке логистических услуг, к которым относятся:

- омниканальная логистика, представляющая собой интегрированные каналы сбыта (онлайн, офлайн-магазины и пр.) и обеспечивающая рост количества заказов, совершенствование процесса управления запасами, изменение концепции сбыта и повышение эффективности торговли;
- экологическая логистика, направленная на сокращение выбросов углерода и снижение уровня энергопотребления на всех звеньях деловой цепочки;

- реверсивная (обратная) логистика, главными целями которой являются формирование и организация каналов движения обратного и возвратного материальных потоков, улучшение управления запасами товаров и материальных ресурсов предприятий;
- комплексное оказание логистических услуг в ТЛЦ, расширение их перечня;
- развитие логистических услуг, предлагаемых транспортными биржами;
- включение в цепи поставок крупнейших интернет-магазинов мира, использование имеющихся складских и транспортных мощностей страны в процессе осуществления экспресс-доставок из Китая в страны Европы и СНГ.

Реализация предложенных направлений специализации будет способствовать совершенствованию национальной логистической системы Республики Беларусь.

#### Список использованной литературы

1. Антюшеня, Д.М. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: становление и развитие / Д.М. Антюшеня. - Минск: БНТУ, 2016. – 222 с.
2. Транспорт и связь в Республике Беларусь. Статистический сборник. – Минск: Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2018. – 114 с.
3. Aggregated LPI / World Bank [Electronic resource]. – Mode of access : <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking?sort=asc&order=Country#datatable> – Date of access : 15.09.2018.
4. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016 – 2020 годы. Утверждена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 18.07.2016 № 560 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://government.by/upload/docs/file10f0af8923c585e3.PDF> – Дата доступа: 11.06.2018.
5. Ассоциация Международных Экспедиторов и Логистики «БАМЭ» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://baifby.com/page/1> – Дата доступа: 19.04.2018.
6. Платежный баланс, международная инвестиционная позиция и валовой внешний долг Республики Беларусь / Национальный банк Республики Беларусь. – Минск, 2018.
7. Ковалев, М. М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы : моногр. / М. М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина. – Минск : Изд. центр БГУ, 2017. — 327 с.
8. Божанов, П. В. Логистическая деятельность в Беларуси: тенденции и проблемы / П. В. Божанов // Наука и техника. – 2017. – № 5. – С. 506-514.
9. Федорко, И. П. Стратегические направления развития логистических услуг железнодорожного транспорта Украины / Федорко И. П. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 45, 2014 – С. 255-260.
10. Азимов, П.Х. Проблемы и перспективы развития транспортно-логистической системы Республики Таджикистан // Вестник Удмуртского университета. – 2017. – Т. 27. – Вып. 1. – С 7-12.
11. Marc Muehlberg, Alicia Sudol, Dimitri N. Mavris. Modelling of Humanitarian Aid and Disaster Relief Logistic Operations with Non-Homogenous Fleets Utilizing Generic Assets // AIAA Scitech 2019 Forum [Electronic resource]. – Mode of access : [https://www.researchgate.net/publication/330198191\\_Modelling\\_of\\_Humanitarian\\_Aid\\_and\\_Disaster\\_Relief\\_Logistic\\_Operations\\_with\\_Non-Homogenous\\_Fleets\\_Utilizing\\_Generic\\_Assets](https://www.researchgate.net/publication/330198191_Modelling_of_Humanitarian_Aid_and_Disaster_Relief_Logistic_Operations_with_Non-Homogenous_Fleets_Utilizing_Generic_Assets) – Date of access : 08.01.2019.
12. Yasir Mehmood. M2M Potentials in logistics and transportation industry / Yasir Mehmood, and others // Logistics Research/ July 2016 [Electronic resource]. – Mode of access : <https://www.bvl.de/en/lore/all-volumes--issues/volume-9/issue-1/m2m-potentials-in-logistics-and-transportation-industry> – Date of access : 23.11.2018.
13. Пустохина И.В. Современные тенденции развития логистики // Российское предпринимательство. – 2017. – Том 18. – № 3. – С. 339-346.
14. Якубук Ю.П. Использование принципов экологической логистики в деятельности транспортно-логистических компаний // Стратегия развития экономики Беларуси : вызовы, инструменты реализации и перспективы : материалы Международной научно-практической конференции (20-21 сентября 2018 года, г. Минск). В 2 т. Т. 2 / Ин-т экономики НАН Беларуси. – Минск : Право и экономика, 2018. - С. 205-208.
15. Нулевые отходы: как в Швеции решают проблему мусора 2017 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://tass.ru/obschestvo/4285030> – Дата доступа: 10.09.2018.



16. Транспорт и логистика Республики Беларусь 2017. Справочник. – Минск: Центр «БАМЭ-Экспедитор», 2017.
17. 2017 Global Logistics Report / JDA [Electronic resource]. – Mode of access : <https://jda.com/-/media/jda/knowledge-center/white-papers/2017-eft-global-logistics-report.ashx> – Date of access : 23.10.2018.
18. Вклад КНР в рост мировых экспресс-доставок превысил 50% [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://russian.cri.cn/news/homeList/380/20181009/193244.html> – Дата доступа: 06.11.2018.
19. Китайская индустрия экспресс-доставки активно осваивает зарубежный рынок [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/1022/c31518-9510603.html> – Дата доступа: 04.11.2018.

### References

1. Antyushenya D. (2016). Transportno-logisticheskaya sistema Respubliki Belarus: stanovlenie i razvitie. *BNTU* (in Russ).
2. Transport i svyaz v Respublike Belarus. Statisticheskij sbornik (2018). *Nacionalnyj statisticheskij komitet Respubliki Belarus* (in Russ).
3. Aggregated LPI (2018). World Bank. Retrieved from: <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking?sort=asc&order=Country#datatable>.
4. Respublikanskaya programma razvitiya logisticheskoy sistemy i tranzitnogo potenciala na 2016-2020 gody (2016). Utverzhdena Postanovleniem Soveta ministrov Respubliki Belarus ot 18.07.2016 № 560. Retrieved from: <http://government.by/upload/docs/file10f0af8923c585e3.PDF> (in Russ).
5. Aassociaciya mezhdunarodnyh ehkspeditorov i logistiki bame (2018). Retrieved from: <http://baifby.com/page/1> (in Russ).
6. Platezhnyj balans, mezhdunarodnaya investicionnaya poziciya i valovoj vneshnij dolg Respubliki Belarus (2018). *Nacionalnyj bank Respubliki Belarus* (in Russ).
7. Kovalev M. [et al.]. (2017). Transportnaya logistika v Belarusi: sostoyanie, perspektivy. *Izd. Centr BGU* (in Russ).
8. Bozhanov P. (2017). Logisticheskaya deyatel'nost' v Belarusi: tendencii i problemy. *Nauka i tekhnika (Science and technology)*, 5, 506-514 (in Russ).
9. Fedorko I. (2014). Strategicheskie napravleniya razvitiya logisticheskikh uslug zheleznodorozhnogo transporta Ukrainy. *Visnik ekonomiki, transportu i promislovosti (Bulletin of transport and industry Economics)*, 45, 255-260 (in Russ).
10. Azimov P. (2017). Problemy i perspektivy razvitiya transportno-logisticheskoy sistemy Respubliki Tadzhikistan. *Vestnik Udmurtskogo universiteta (Bulletin of Udmurt state University)*, T. 27, 1, 7-12 (in Russ).
11. Muehlberg M. [et al.]. (2019). Modelling of Humanitarian Aid and Disaster Relief Logistic Operations with Non-Homogenous Fleets Utilizing Generic Assets. AIAA Scitech 2019 Forum. Retrieved from: [https://www.researchgate.net/publication/330198191\\_Modelling\\_of\\_Humanitarian\\_Aid\\_and\\_Disaster\\_Relief\\_Logistic\\_Operations\\_with\\_Non-Homogenous\\_Fleets\\_Utilizing\\_Generic\\_Assets](https://www.researchgate.net/publication/330198191_Modelling_of_Humanitarian_Aid_and_Disaster_Relief_Logistic_Operations_with_Non-Homogenous_Fleets_Utilizing_Generic_Assets).
12. Mehmood Y. [et al.]. (2016). M2M Potentials in logistics and transportation industry. *Logistics Research*. Retrieved from: <https://www.bvl.de/en/lore/all-volumes--issues/volume-9/issue-1/m2m-potentials-in-logistics-and-transportation-industry>.
13. Pustohina I. (2017). Sovremennye tendencii razvitiya logistiki. *Rossiyskoe predprinimatel'stvo (Russian business)*, T. 18, 3, 339-346 (in Russ).
14. Yakubuk Y. (2018). Ispolzovanie principov ehkologicheskoy logistiki v deyatel'nosti transportno-logisticheskikh kompanij. Strategiya razvitiya ehkonomiki Belarusi: vyzovy, instrument realizaciii perspektivy: materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. *Pravo i ehkonomika*. T. 2, 205-208 (in Russ).
15. Nulevye othody: kak v Shvecii reshayut problem musora (2017). Retrieved from: <https://tass.ru/obschestvo/4285030> (in Russ).
16. Transport i logistika Respubliki Belarus (2017). Spravochnik. *Centr bameh-ehkspeditor* (in Russ).
17. 2017 Global Logistics Report. JDA Retrieved from: <https://jda.com/-/media/jda/knowledge-center/white-papers/2017-eft-global-logistics-report.ashx>.
18. Vklad KNR v rost mirovyh ehkspress dostavok prevysil 50% (2018). Retrieved from: <http://russian.cri.cn/news/homeList/380/20181009/193244.html> (in Russ).
19. Kitayskaya industriya ekspress-dostavki aktivno osvaivaet zarubezhnyy rynek (2018). Retrieved from: <http://russian.people.com.cn/n3/2018/1022/c31518-9510603.html> (in Russ).

**Yakubuk Yulia Petrovna**

Head of Section of International trade in services,  
State Scientific Institution  
The Institute of Economics,  
The National Academy of Sciences of Belarus  
Minsk, Republic of Belarus  
yakubuk@economics.basnet.by

## **MAJOR AREAS OF SPECIALIZATION OF BELARUS IN THE LOGISTICS SERVICES MARKET**

**Introduction.** *The Republic of Belarus is a country with an open economy, located at the intersection of international routes, and at the same time significantly lags behind in the development of logistics from developed countries. The share of logistics services in GDP is very low. However, Belarus has significant internal reserves for further development of the logistics market.*

**Purpose** is to identify possible areas of specialization of Belarus in the market of logistics services.

**Methods** – economic and statistical analysis and comparative method.

**Results.** *The article examines the negative trends and potential opportunities for the development of the logistics market of the Republic of Belarus. The changes taking place in the world and determining the directions of logistics development are revealed. The perspective directions of specialization of Belarus in the market of logistic services are defined.*

**Originality.** *The identified areas of specialization of Belarus in the logistics services market will ensure the growth of the orders number, improvement of the inventory management process, changing the concept of sales and increasing the efficiency of trade, reducing energy consumption and environmental pollution, expansion of the list of services in transport and logistics centers and transport burses, inclusion in the supply chains of the largest online stores in the world, the use of existing warehouse and transport capacities of the country in the process of Express deliveries from China to Europe and the CIS.*

**Conclusion.** *The world market of logistics services is currently going through a process of fundamental changes that directly affect the interests of the Republic of Belarus. Implementation of the proposed areas of specialization will contribute to the improvement of the national logistics system of the Republic of Belarus.*

**Keywords:** *logistics services; environmental logistics; reverse logistics; transport and logistics centers; Internet trade; transport burses; international transportation; Republic of Belarus.*

*Одержано редакцією: 04.01.2019  
Прийнято до публікації: 12.01.2019*