

3 Amber. Rail Freight Corridor [Electronic resource]. – Mode of access : <https://rfc-amber.eu/contents/read/whoweare>. – Date of access : 15.03.2021.

4 PISM [Electronic resource]. – Mode of access : <https://pism.pl/publications/Germany>. – Date of access : 15.03.2021.

В. КАВАЛЬЧУК

Университет Витутаса Магнуса, г. Каунас, Литва

РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ «ТРИ МОРЯ»

УДК 656.613.3:656.2

Н. А. КЕКИШ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЛОГИСТИКИ ПОСТАВОК ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ В РЕСПУБЛИКУ БЕЛАРУСЬ С УЧАСТИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Особенности географии расположения и климатических условий Республики Беларусь вызывают естественную необходимость импортных поставок широкого ассортимента продуктов для обеспечения внутреннего рынка. Часть таких поставок обусловлена исключительно предпочтениями покупателей по отношению к импортной продукции и недостаточным развитием отечественного сельскохозяйственного производства. При определенных условиях большая часть таких продуктов надлежащего качества и требуемой рынком сезонности потенциально может быть произведена внутри страны. Однако следует выделить и группу товаров, которые принципиально не подлежат импортозамещению. В первую очередь это экзотические фрукты, морская рыба и морепродукты. Импорт по этим товарным группам, как показывает статистика, имеет тенденцию к увеличению в связи с растущей популярностью этих продуктов у населения [1].

Основная часть экзотических фруктов (бананов, апельсинов, ананасов и т. п.) и морепродуктов проходит через логистические цепи с участием морского транспорта. Сухопутная часть перевозки в Республику Беларусь осуществляется преимущественно автомобильным транспортом. Железнодорожный транспорт в процессе доставки рефрижераторных грузов из портов в настоящее время задействован мало. Причинами упадка железнодорожных перевозок в этом сегменте транспортного рынка является отсутствие в достаточном количестве современного подвижного состава и низкая маршрутная скорость.

Однако создание эффективных мультимодальных логистических схем доставки рефрижераторных грузов из портов с участием железной дороги может снизить транспортные затраты грузовладельцев и, как результат, цену продукции для конечных потребителей, что будет стимулировать рост объемов продаж. В итоге выигрывают все стороны: поставщики-импортеры, транспортные организации, конечные потребители, поэтому необходим поиск технологических и экономических решений для реализации таких логистических схем.

Основными факторами, благоприятно влияющими на потенциал использования железнодорожного транспорта в логистических цепях поставок рефрижераторных грузов из портов, являются: массовая контейнеризация морских перевозок, достаточно большая удаленность морских портов от Республики Беларусь, сложившаяся система крупнооптовой поставки указанных товаров в страну и концентрация их потребления в крупных городах. Совокупность этих факторов определяет наиболее логичную структуру логистической цепи поставки из порта: морской рефрижераторный контейнер – ускоренный контейнерный поезд – крупный столичный логистический центр импортера. В столичном регионе сосредоточена четверть потребителей страны и участие автомобильного транспорта в этом случае сводится к решению проблемы «последней мили» [2].

Транспортное обслуживание регионов при такой системе поставки может быть организовано по двум схемам, в зависимости от объемов перевозок. При большом объеме поставок в регионы (первая схема) контейнеры перегружаются на автотранспорт и доставляются в региональные оптовые распределительные центры, где и происходит выгрузка груза из них и разделение его на мелкие партии для розничной торговли. Использование для развоза груза железнодорожного транспорта в пределах страны может быть целесообразно только при согласованном графике движения соответствующих поездов. Обратная поставка порожних контейнеров для организации кольцевого обращения ускоренных контейнерных поездов между столичным регионом и портом может быть выполнена как автомобильным, так и железнодорожным транспортом. Вторая схема, использующаяся при небольших объемах поставок, предполагает перегрузку груза из контейнера на склад или сразу в автомобиль в столичном логистическом центре и немедленный возврат порожнего контейнера.

Комбинация описанных схем обеспечивает гибкость в управлении цепями поставок при сезонных перевозках и колебаниях спроса и предложения на рынках рассматриваемых групп товаров. Эффективное взаимодействие морского, железнодорожного, автомобильного транспорта позволяет каждому из них максимально реализовать свои преимущества на наиболее подходящем этапе как международной, так и межрегиональной перевозки.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 24.03.2021.

2 **Galkin, A.** Last-Mile Delivery for Consumer Driven Logistics / A. Galkin // Transportation Research Procedia. – 2019. – Vol. 39. – P. 74–83.

N. KEKISH

Belarusian State University of Transport, Gomel

IMPROVEMENT OF SUPPLY LOGISTICS OF IMPORTED CARGOES THROUGH PORTS TO THE REPUBLIC OF BELARUS WITH THE PARTICIPATION OF RAILWAY TRANSPORT

УДК339.97

A. B. НАЗАРЧУК

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА: СТРУКТУРА ПОНЯТИЯ

В современную эпоху, характеризующуюся перманентной интенсификацией мирохозяйственных связей, одной из базовых целей любого государства является обеспечение качественного и устойчивого экономического роста, доступное через систематическое поддержание или планомерное достижение показателей состояния экономической безопасности (далее – ЭБ).

Механизм обеспечения ЭБ как сферы национальной безопасности (далее – НБ) государства выстраивается на основе использования субъектами обеспечения НБ средств обеспечения НБ, что традиционно закрепляется положениями программных документов в сфере обеспечения НБ. При этом средства обеспечения НБ (в том числе и ее экономической составляющей), фактически воспринимаемые как совокупность разнохарактерных мер, направленных на решение задач НБ, избираются каждым отдельным государством в зависимости от особенностей и условий собственного развития и функционирования, а именно: специфики национальных интересов, формирующейся сопряжением множества факторов (социально-исторический контекст, объём и характер имеющихся ресурсов, направленность глобальных тенденций и т. д.).

Учитывая изложенное, а также принимая во внимание глубокую вовлеченность большинства государств в международную торговлю и международное разделение труда как следствие ускорения темпов глобализации, целесообразным представляется обращение к понятию транзитного потенциала как возможного средства обеспечения экономической безопасности государства.