

2 **Еловой, И. А.** Управление потоками в логистических цепях (теория, методология, организация) : [монография] / И. А. Еловой, М. А. Гончар. – Гомель : БелГУТ, 2020. – 227 с.

3 **Медведев, В. Ф.** Логистические системы в реализации стратегии национального суверенитета / В. Ф. Медведев, И. А. Еловой ; под науч. ред. П. Г. Никитенко // Институт экономики НАН Беларуси. – Минск : Право и экономика, 2023. – 146 с.

4 **Еловой, И. А.** Интегрированные логистические системы доставки ресурсов : теория, методология, организация / И. А. Еловой, И. А. Лебедева ; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с.

I. ELOVOY

Belarusian State University of Transport, Gomel

Y. DUBINA

Ministry of Transport and Communications of the Republic of Belarus

THEORETICAL FOUNDATIONS OF MARKET DEVELOPMENT RAILWAY FREIGHT TRANSPORTATION AT THE PRESENT STAGE

УДК 658.7:656.073

Н. А. КЕКИШ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК КАК СТИМУЛИРУЮЩИЙ ФАКТОР ЭКСПОРТНО-ОРИЕНТИРОВАННОЙ ЭКОНОМИКИ

Традиционно логистике или, более конкретно, технологии ее обеспечения отводится роль сервиса экономики, обслуживания уже сложившихся товарных потоков. Однако изменения на рынке транспортных услуг способны влиять и на направления, и на объемы перевозок в гораздо большей степени, чем принято считать. Потенциал этой взаимосвязи может быть продемонстрирован на примере экспорта из Республики Беларусь.

В течение достаточно долгого периода приоритетной задачей транспортного комплекса страны было обслуживание транзитного грузопотока на основных транспортных коридорах, проходящих через ее территорию. Сложная внешнеполитическая ситуация потребовала решения новой задачи: наращивания объема экспорта и соответственного транспортного обеспечения с учетом изменения направления следования основной части грузопотока.

Наращивание объемов экспорта произошло за счет двух основных факторов: построения торговых отношений с новыми партнерами и интенсификации их с существующими. Существенно активизировался поиск новых торговых партнеров в странах Африки, Латинской Америки, Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. С учетом отдаленного расположения

транспортировка товаров в эти регионы связана с необходимостью использования цепей поставок с участием железнодорожного и морского транспорта. В этих условиях контейнеризация перевозок становится одним из решающих факторов, способных повлиять на конкурентоспособность белорусских товаров на рынках этих стран.

Технология интермодальной перевозки в наибольшей степени отвечает современным требованиям по качеству транспортного обслуживания и, в итоге, обеспечивает приемлемую для клиента себестоимость перевозки по всей логистической цепи. Именно контейнеризация перевозок позволила сделать технологически возможной и экономически целесообразной поставку белорусских товаров через северные и дальневосточные порты Российской Федерации, более отдаленные и не всегда обладающие достаточной перерабатывающей способностью по сравнению с традиционно использовавшимися на протяжении многих лет черноморскими портами и портами стран Балтии.

Другой аспект контейнеризации раскрывается в торговых взаимоотношениях Республики Беларусь и Китая. Обе страны являются давними экономическими партнерами, и в данном случае речь идет о существенном увеличении объемов перевозок по существующим маршрутам. Однако потенциал контейнеризации в росте товарооборота между Беларусью и Китаем кроется не только и не столько в структуре белорусского экспорта, сколько в специфике китайского экспорта в другие страны.

Китай представляет собой пример экспортно-ориентированной экономики с ярко выраженным положительным сальдо внешнеторгового баланса. По данным Всемирного банка [1] за 2021 год, экспорт Китая превышал импорт примерно на 20 %. Основная доля китайского экспорта представлена контейнеропригодными грузами, поставляемыми в США, Японию, Корею, страны ЕЭС. При такой географии поставок очевидно преобладание морского транспорта в обслуживании экспортного грузопотока. Оба эти фактора определяют приоритет интермодальной технологии перевозки, а также обуславливают постоянный дефицит контейнеров, причинами которого являются длительный их оборот на морском транспорте и дисбаланс между объемами ввоза и вывоза. Рассматривая ситуацию поставок в Китай продукции из страны, которая сама является импортером товаров из Китая (Республика Беларусь является именно такой страной), легко заметить, что контейнеризация перевозок может стать решающим фактором, влияющим на саму возможность заключения внешнеторговой сделки и таким образом увеличивающим объемы экспорта продукции, прежде всего контейнеропригодных товаров с высокой добавленной стоимостью. Контейнеры могут поставаться в Китай операторами контейнерного парка на льготных условиях долгосрочной аренды после выгрузки при условии покупки товара, следу-

ющего в первом груженом рейсе. Наконец, контейнеры сами по себе являются товаром и при наличии выраженного спроса на них, как в Китае, могут являться объектом экспортно-ориентированного производства.

Таким образом, можно сделать вывод, что контейнеризация перевозок способна сыграть значительную роль в адаптации экспортно-ориентированной экономики к кардинальным изменениям на рынке и даже активно стимулировать рост объемов и качества экспорта, используя спрос не только в товарной, но и в транспортной сфере.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 China Trade Summary [Electronic resource] // World Bank. – Mode of access : <https://wits.worldbank.org/countryprofile/en/chn>. – Date of access : 17.03.2024.

N. KEKISH

Belarusian State University of Transport, Gomel

CONTAINERIZATION OF SHIPPING AS AN ENCOURAGING FACTOR OF THE EXPORT-ORIENTED ECONOMY

УДК 625.1+338.1

T. A. KOPHEEV

Белорусский государственный экономический университет, г. Минск

ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ НАЗЕМНЫЙ ТРАНСПОРТ: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В современном мире развитие высокоскоростных систем магистралей (далее – ВСМ) играет важную роль в освоении территории стран, сообщении с регионами и в целом их развитии.

Объектом исследования выступает высокоскоростной наземный транспорт (далее – ВСНТ), который представляет собой сферу развития транспортной инфраструктуры, направленную на создание систем передвижения, позволяющих достигать значительно более высоких скоростей, чем традиционные виды транспорта, такие как автомобили, поезда или самолеты [1]. Или еще одной популярной трактовкой данного понятия является следующая: ВСНТ – наземный железнодорожный транспорт, обеспечивающий движение скоростных поездов со скоростью свыше 250 км/ч по специализированным путям либо со скоростью более 200 км/ч по модернизированным существующим путям [1].

Быстрое развитие ВСМ и в целом развитие сети высокоскоростных железных дорог внесло сильное изменение в мировую транспортную систему