

позволит получать её по низкой закупочной стоимости, что приведёт к уменьшению эксплуатационных издержек. Перспективным вариантом развития сырьевой базы также является культивация собственных энергетических насаждений. Наиболее подходящими для Республики Беларусь породами являются тополь, ольха серая, ива древовидная. Их свойства (интенсивный рост, высокая продуктивность, низкий предел возраста рубки) позволяют оперативно восполнять запас ресурсов. Данные породы могут выращиваться в почвах с низкой плодородностью, что позволяет их использовать для рекультивации деградированных земель и торфяников.

Таким образом, развитие производства тепловой энергии за счёт использования местного топлива в сельских районах и малых населённых пунктах способствует развитию данных регионов, позволит обеспечить диверсификацию структуры ТЭР, внедрить новейшие технологии в процессы выработки энергии, повысить экономическую эффективность, и, в итоге, энергетическую безопасность государства.

Литература

1. Государственный лесной кадастр РБ по состоянию на 1.01.2022 г. / РУП «Белгослес». – Минск, 2022. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://belgosles.by/?page_id=580. – Дата доступа: 12.10.2022.

2. Энергетический баланс Республики Беларусь / И. В. Медведева [и др.]. – Минск : Нац. стат. комитет Республики Беларусь, 2021. – 148 с.

УДК 338.2

Самошук Д. Д., Гапанович Д. С., студентки
научный руководитель – **Филиппова Т. В.**, старший преподаватель
УО «Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЛОГИСТИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Логистика, хотя и имеет глубокие исторические корни, тем не менее сравнительно молодая наука. Особенно бурное развитие она получила в период Второй мировой войны, когда была применена для решения стратегических задач и четкого взаимодействия оборонной промышленности, тыловых и снабженческих баз и транспорта с целью своевременного обеспечения армии вооружением, горюче-смазочными материалами и продовольствием.

Постепенно понятия и методы логистики стали переносить из военной области в гражданскую, вначале как нового научного направления о рациональном управлении движением материальных потоков в сфере обращения, а затем и в производстве.

Логистическая наука выступает как дисциплина, включающая в себя закупочную, или снабженческую, логистику, логистику производственных процессов, сбытовую, или распределительную логистику, транспортную логистику, информационную, или компьютерную, логистику и ряд других.

Каждая из перечисленных областей деятельности человека достаточно изучена, новизна же самого логистического подхода заключается в интеграции перечисленных, а также и других областей деятельности с целью достижения желаемого результата с минимальными затратами времени и ресурсов путем оптимального управления материальными и информационными потоками. Таким образом, логистика прежде всего работает на потребителя, стремясь максимально удовлетворить его запросы.

Что же происходит с транспортным бизнесом в Республике Беларусь?

Белорусский транспортный бизнес на фоне масштабных санкций и запретов со стороны ЕС резко переключился на российский рынок: только в марте 2022 года количество перевозок из России выросло на 61 % в сравнении с прошлым годом. Представители компаний при этом заявляют, что они вынуждены переориентироваться на восточное направление – поэтому его популярность будет расти и дальше.

Существенный рост количества перевозок по направлению Россия – Беларусь в марте – не аномалия. По статистике международной биржи автомобильных перевозок ATI.SU, транспортные компании наращивали объемы грузов из России в Беларусь, начиная с января. Данные за этот январь и февраль говорят об увеличении перевозок на 30 % в сравнении с аналогичным временем 2021 года.

Как отметила директор компании представителя «Биржи грузоперевозок ATI.SU в Беларуси» Татьяна Солдатенко: «Интересно, что в обратном направлении (Беларусь – Россия) роста объема грузоперевозок пока не наблюдается». Почти в 7,5 раза чаще, чем в I квартале 2021 года, везли из России в Беларусь щебень. В 5,5 раза выросли поставки газосиликатных блоков, в 4,5 раза – косметики и табачных изделий. Также существенно выросли поставки муки, торфа, и круп. Гораздо реже завозили ДВП, канцелярские товары, овощи, пластик, транспортные средства, фрукты и текстиль.

«Перевозки между ЕС и Беларусью в январе и феврале – подчеркивает собеседница, – тоже были сильно востребованы».

Спрос на доставку грузов из Европы в Беларусь вырос на 130 % в сравнении с аналогичным временем 2021 года. Однако, в связи с нестабильной ситуацией в Украине, произошло резкое падение спроса. Из-за введенных санкций популярность этого направления снизилась и вернулась на уровень прошлогодних показателей. Это случилось ещё до введения запрета на въезд белорусских и российских грузовиков в ЕС.

По итогам введений больше всего просели перевозки сборных грузов, чуть меньше – мультимодальные. Авиаперевозки чувствуют себя лучше остальных. В качестве давления использовалась практика удержания грузов. Все это значительно повышает транзакционные издержки, которые ложатся на финансовый департамент компании.

Пункты перецепки перегружены, что ведет к увеличению транзитного времени. Наблюдаются задержки по срокам на всех участках логистических цепочек и полное непонимание принципов работы системы по новым правилам в целом.

Беларуси предстоит выстраивать новую логистику и открывать новые маршруты. Так, строительство Беларусью собственных портовых мощностей на базе глубоководного перегрузочного комплекса "Бронка" под Санкт-Петербургом, ход которого проинспектировал Александр Лукашенко, демонстрирует способность кризисного реагирования в условиях западных санкций.

Именно через "Бронку" сейчас идут поставки белорусских калийных удобрений. Санкционные преграды заставили пересмотреть экспортную стратегию не только отрасли, но и страны в целом, еще теснее координировать ее с Россией на союзном уровне.

Приоритетность задачи формирования альтернативных логистических цепочек для экспорта товаров белорусского производства была подтверждена в ходе недавнего «Форума регионов Беларуси и России» в Гродно.

Переформатирование логистики поставок калийных удобрений на внешние рынки тестирует союзные механизмы взаимодействия в стрессовых режимах функционирования, является вкладом в обеспечение продовольственной безопасности всего мира. Не случайно именно союзные экспорт и логистика были в фокусе переговоров двух лидеров.

После того как в результате блокировки Литвой калийного транзита из Беларуси порт в Клайпеде оказался закрытым, страна осваивает альтернативные маршруты поставок. Некоторое время, пока идет строительство белорусского портового комплекса, для калийного экспорта

будут использоваться мощности самой "Бронки", являющейся самым современным портом Северо-Западного региона для проектных, генеральных, накатных и контейнерных грузов.

Удешевление логистики достигается за счет контейнеризации калийных удобрений, которые в мешках помещаются в контейнеры – при такой "утрамбовке" и бесперебойной работе потенциал «Бронки» по перевалке калия составляет 10–12 млн тонн, что способно полностью заместить объем белорусских поставок.

ММПК «Бронка» находится вне черты городской застройки, что открывает широкие возможности для развития. В 2022 году планируется увеличить количество причалов с 6-ти до 9-ти. Расширение терминалов с использованием новой территории приведёт к увеличению пропускной способности для контейнерных, генеральных и накатных грузов.

Эффективность от использования ММПК «Бронка» представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Эффективность использования ММПК «Бронка»

Причалы	Настоящее время	Полное развитие
1	2	3
Количество причалов	6	9
Общая протяженность причалов (м)	1430	2116
Мощность перевалки контейнеров грузов (TEU в год)	500 000	1 400 000
Суммарная мощность перевалки накатанных грузов (ед. в год)	130 000	200 000
Емкость контейнерного терминала (TEU)	8	20
Общая площадь контейнерного терминала (га)	14 272	48 800
Общая площадь терминала накатных и генеральных грузов (га)	75	90,6

В приведенной таблице можно наблюдать повышение эффективности за счет увеличения количество причалов. Мощность перевалки контейнеров грузов увеличилась с 500 000 до 1 400 000, т. е. на 900 000. Суммарная мощность перевалки накатанных грузов увеличилась 70 000 ед. Емкость контейнерного терминала увеличилась на 12.

Литература

1. Аникин, Б. А. Коммерческая логистика: учебник / Б. А. Аникин, А. П. Тяпухин. – Москва : Проспект, 2017. – 426 с.

2. Формирование логистической системы / Республика Беларусь – Минск, 2022. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.dp.ru/a/2022/04/01/Bronka_zhdjot_kali. – Дата доступа: 25.10.2022.

УДК 339.97

Самусева А. В., Ивахова А. В., студенты
научный руководитель – **Мотько Н. А.**, старший преподаватель
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

МЕЖДУНАРОДНЫЕ МИГРАЦИОННЫЕ ПОТОКИ

Середина XX в. – начало XXI в. ознаменовались глобализацией всех экономических, политических и социальных процессов. Безусловно, важную составляющую международных отношений составляют международные миграционные потоки. Под миграционным потоком будем понимать «совокупное число мигрантов, имеющих общие территории прибытия и выбытия в течение данного отрезка времени, это один из показателей направления миграции» [1].

Международная миграция уже давно стала важной частью современной системы мировой экономики. Она влияет не только на международную торговлю, но и на социальные и демогра-