

вания. Ключевым фактором в реализации стратегических инициатив в новом образовательном процессе является наличие высококвалифицированных учителей и преподавателей, высокое качество их работы. Стимулирование и поддержка их необходимы для восстановления и дальнейшего развития человеческого капитала страны.

Библиографические ссылки

1. World Economic Outlook Reports: World Economic Outlook Update. June 2020. URL: <https://www.imf.org> (date of access: 01.02.2021).
2. Gita Gopinath A Long, Uneven and Uncertain Ascent. October 13, 2020. URL: <https://blogs.imf.org/-/2020/10/13/a-long-uneven-and-uncertain-ascent> (date of access: 01.02.2021).
3. Gould S. J., Eldredge N. Punctuated Equilibria: The Tempo and Mode of Evolution Reconsidered : site // Cambridge University Press. Vol. 3. No. 2. Spring, 1977. P. 115–151. URL: <https://www.jstor.org/stable/2400177>.
4. World Bank. 2020. The Human Capital Index 2020 Update : Human Capital in the Time of COVID-19. World Bank, Washington, DC. © World Bank : site. URL: <https://openknowledge.world-bank.org/handle/10986> (date of access: 01.02.2021).
5. Meyers K., Thomasson M. Paralyzed by Panic: Measuring the Effect of School Closures During the 1916 Polio Pandemic on Educational Attainment (September 2017) : site // NBER Working Paper. No. w23890. Available at SSRN. URL: <https://ssrn.com/abst-ract=3046419> (date of access: 01.02.2021).
6. Ichino A., Winter-Ebmer R. The Long-Run Educational Cost of World War II : site // Journal of Labor Economics. 2004. Vol. 22, issue 1. P. 57–86. URL: <https://econpapers.repec.org/RAS/pwi7.htm>.

УДК 339:164(476)

ЛОГИСТИКА ДОСТАВКИ ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ЧЕРЕЗ ПОРТОВУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ БАЛТИКИ

С. В. Дирко¹⁾, Е. Н. Полешук²⁾

¹⁾ Кандидат экономических наук, доцент кафедры логистики и ценовой политики
Белорусского государственного экономического университета, г. Минск

²⁾ Ассистент кафедры логистики и ценовой политики
Белорусского государственного экономического университета, г. Минск

Рассмотрены организационные аспекты логистики доставки грузов из Республики Беларусь с использованием морского транспорта. Проведен анализ структуры экспортных грузопотоков в рамках традиционной логистической схемы их транспортировки и перевалки через порты Литвы и Латвии. Изучены возможные альтернативные пути в условиях изменения геополитической ситуации в Балтийском регионе.

Ключевые слова: экспорт; грузопотоки; морские порты; логистическая схема.

LOGISTICS OF DELIVERY OF EXPORT GOODS OF THE REPUBLIC OF BELARUS THROUGH THE PORT INFRASTRUCTURE OF THE BALTIC SEA

S. V. Dirko¹⁾, E. N. Poleshuk²⁾

¹⁾ PhD in Economics, Associate Professor of Logistics and Pricing Policy Department
of the Belarus State Economic University, Minsk

²⁾ Assistant of Logistics and Pricing Policy Department
of the Belarus State Economic University, Minsk

The organizational aspects of the delivery logistics of goods from the Republic of Belarus using sea transport were considered. The analysis of the export cargo flows structure within the framework of the traditional logistics scheme of their transportation and transshipment through the ports of Lithuania and Latvia was performed. Possible alternative ways under changing geopolitical situation in the Baltic region have been studied.

Keywords: export; cargo flows; seaports; logistics scheme.

Морские порты являются одним из ключевых элементов точечной логистической инфраструктуры в условиях глобализации, бурного развития международной торговли. Они в значительной степени способствуют осуществлению товарообмена между территориально удаленными странами, для которых единственным экономически выгодным вариантом осуществления грузоперевозок является морское сообщение.

Стоит отметить, что морские порты играют важную роль не только в экономике государств, имеющих прямой выход к морю и для которых, соответственно, порты выступают как основные грузогенерирующие объекты логистической инфраструктуры. Не меньшей важностью порты характеризуются и для экономики тех стран, которые не имеют выхода к морю. К числу последних относится и Республика Беларусь.

Традиционная логистическая схема доставки экспортных грузов из Республики Беларусь, предполагающая использование морского вида транспорта, предусматривает перемещение грузопотоков через крупнейшие порты стран Прибалтики: Клайпеды, Риги и Вентспилса. По данным 2019 г. около 40 % белорусского экспорта переваливалось через данные порты. В таблице 1 представлена товарная структура экспортного грузопотока из Республики Беларусь по итогам 2019 г. в разрезе основных видов грузов, транспортируемых с использованием морского транспорта через порты Прибалтики:

- 1) нефть и нефтепродукты;
- 2) калийные соли и удобрения;
- 3) прочие контейнеризированные грузы (продукция машиностроения, сельского хозяйства, пищевой промышленности).

Таблица 1 – Товарная структура экспортного грузопотока из Республики Беларусь по видам грузов через порты Прибалтики в 2019 г.

Виды грузов	Объем грузоперевозок, тыс. тонн	Доля в общем объеме грузоперевозок, %
Клайпеда		
Нефть и нефтепродукты	2000	6,4
Калийные соли и удобрения	9800	31,3
Прочие контейнеризированные грузы	2300	7,4
Итого	14100	45,1
Рига		
Нефть и нефтепродукты	7100	22,7
Калийные соли и удобрения	3200	10,2
Прочие контейнеризированные грузы	2790	8,9
Итого	13090	41,8
Вентспилс		
Нефть и нефтепродукты	4091,4	13,1
Итого	4091,4	13,1
Всего	31281,4	100

Примечание – Источник: собственная разработка на основе [1, 2, 3].

Однако обострение политических отношений между Республикой Беларусь и странами Прибалтики привело к рассмотрению альтернативных логистических схем доставки экспортных белорусских грузов (рис. 1).



Рисунок 1 – Возможные варианты реорганизации логистической схемы доставки экспортных грузов Республики Беларусь через портовую инфраструктуру Балтики

Примечание – Источник: [4].

В результате приостановления отгрузки белорусских наливных грузов через портовую инфраструктуру прибалтийских стран за 2019 г. Клайпедский порт уже потерял 12 % грузов, Вентспилсский – 42 %, Рижский – 26 % [4]. Уже сейчас, чтобы улучшить экономическую ситуацию, руководство Клайпедского порта разрабатывает новые проекты. Так, в ближайшее время в Клайпедке планируют углубить дно морского порта и таким образом сделать из него крупнейшую стоянку для кораблей-гигантов.

В начале 2021 года Россия и Беларусь подписали межправительственное соглашение об организации сотрудничества в области перевозки и перевалки белорусских нефтепродуктов, предназначенных на экспорт в третьи страны, через российские морские порты. Достигнутые договоренности предполагают перевалку белорусскими предприятиями более 9,8 млн тонн грузов в российских портах на Балтике в 2021–2023 гг. с возможностью их пролонгации. Так, в текущем году через российские порты Усть-Луга и Санкт-Петербург будет отправлено не менее 2,1 млн тонн белорусских

нефтепродуктов. Ожидается, что первые белорусские внешнеторговые грузы, такие как мазут, бензин и масло, будут перевезены через российские морские порты уже в марте. Известно, что российские стивидоры и трейдеры, участники от РЖД предоставили существенные скидки, исходя из тех объемов, которые предложила белорусская сторона. Документом гарантируется отсутствие любого повышения тарифов в течение указанного периода времени, за исключением ежегодной общей индексации, а также предоставление нужного количества подвижного состава для перевозки белорусских нефтепродуктов [5].

Следует отметить, что по ряду параметров портовая инфраструктура Ленинградской области, действительно, представляется более выгодной для белорусских компаний. Во-первых, в настоящее время идет активная застройка портовых зон. Во-вторых, на терминалах используются новейшие технологии грузообработки. В-третьих, в рамках ЕАЭС отсутствуют таможенные барьеры. Но будут ли разработанные альтернативные логистические схемы доставки экспортных грузов Республики Беларусь через российские порты на самом деле экономически эффективными, покажет время.

Библиографические ссылки

1. Официальный сайт Клайпедского порта : сайт. URL: <https://www.portofklaipeda.lt/ru> (дата обращения: 21.01.2021).
2. Официальный сайт Рижского свободного порта : сайт. URL: <https://rop.lv/ru> (дата обращения: 21.01.2021).
3. Официальный сайт Вентспилсского порта : сайт. URL: <https://www.portofventspils.lv/ru/> (дата обращения: 21.01.2021).
4. Информационное агентство BALTNEWS : [сайт]. URL: <https://baltnews.lt/infographics/20201119/-1020390230/schitaem-poteri-pribaltiku-nastignet-tranzitnaya-karma.html> (дата обращения: 21.01.2021).
5. БЕЛТА – Новости Беларуси : [сайт]. URL: <https://www.belta.by/eco-nomics/view/soglashenie-o-perevalke-belorusskih-nefteproduktov-cherez-rossijskie-porty-podpisano-v-moskve-429447-2021/> (дата обращения: 19.02.2021).

УДК 332.14:004(476)

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ТЕРРИТОРИЙ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ЭКОНОМИКИ

О. Г. Довыдова¹⁾, Н. В. Стома²⁾

¹⁾ *Ассистент кафедры промышленных предприятий
Белорусского государственного экономического университета, г. Минск*

²⁾ *Студентка факультета экономики и менеджмента
Белорусского государственного экономического университета, г. Минск*

В работе рассматривается вопрос развития городов и регионов в условиях цифровой трансформации, определяются основные приоритеты развития и положительные стороны инновационного влияния на территориальное развитие.

Ключевые слова: цифровая экономика; региональная политика; территориальное развитие; инновационная деятельность.