

УДК 338.2(476)+316.42(476)

**СИТУАЦИОННЫЕ ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
МИНЕРАЛЬНО-СЫРЬЕВОГО КОМПЛЕКСА
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Швайба Д. Н., к.э.н., доцент,
председатель Минской областной организации
Белорусского профсоюза работников химической, горной
и нефтяной отраслей промышленности
г. Минск, Республика Беларусь

Современное состояние дел в горно-химическом кластере Республики Беларусь формируется под воздействием негативных последствий разрыва традиционных логистических маршрутов поставки конечной продукции. Такое положение дел сложилось по ряду причин. Первое обстоятельство, разорвавшее изначальный путь транспортировки калийных удобрений через литовскую Клайпеду – это санкционная политика стран коллективного Запада в отношении нашего государства. Данный маршрут был сформирован и инфраструктурно обеспечен еще в период зарождения белорусской калийной отрасли как наиболее оптимальное логистическое плечо. Однако вследствие незаконных экономических санкций стран Европейского Союза, США и ряда других воздействию подверглись именно логистические пути поставок стратегических для Беларуси товаров, в том числе и калийных удобрений. Необходимо сказать, что санкционная политика указанных выше субъектов не является односторонней и зеркальным образом бьет по хозяйствующим субъектам вводящей санкции стороны, в первую очередь находящимся в непосредственной близости к нам. В качестве показательного примера можно привести крупнейшего производителя азотных удобрений в странах Балтии компанию Ахема, которая в следствии применяемых к нашей стране недружественных экономических действий и ответных контрдействий оказалась на грани остановки, а трудовой коллектив в предзабастовочном состоянии. Такие примеры далеко не единично [1].

Вторым немаловажным обстоятельством, формирующим проблемы для логистического обеспечения белорусского горно-

химического кластера, являются форс-мажорные обстоятельства, возникшие на территории Украины. Фактически на сегодняшний день использование ее железнодорожной инфраструктуры и портовых комплексов в городах Николаев и Одесса не представляется возможным в принципе. Необходимо добавить, что позиция государственных органов и частных структур в украинской юрисдикции и до последних событий не отличалась предсказуемостью и прозрачностью, вследствие чего расчет на инфраструктурную составляющую Украины в деле обеспечения социально-экономической безопасности логистических маршрутов отечественного горно-химического кластера был минимальным.

В качестве третьего обстоятельства необходимо выделить сезонность работы портовой инфраструктуры Мурманска и ограниченность навигации в нем из-за его северного расположения. Кроме этого нельзя сбрасывать со счетов непроработанность поставок через Северный морской путь несмотря на его значительно меньшую протяженность по сравнению с традиционно сложившимися маршрутами.

И наконец, четвертое обстоятельство – это незавершенность строительства портовой инфраструктуры в поселке Усть-Луга Ленинградской области. Российская Федерация имеет собственные потребности в перевалке значительных объемов калийных удобрений производства Уралкалия, что ставит высокие требования к перевалочному пункту в части объемов. При этом форсирование темпов строительства новых терминалов для обеспечения перевалки калийных удобрений могло бы обеспечить бесперебойную логистику уже через два года.

Таким образом, перспектива логистического обеспечения отечественного горно-химического кластера, по нашему мнению, лежит в ускоренных темпах создания портовой инфраструктуры в Усть-Луге. В этой связи весьма перспективной кажется идея создания в данном портовом поселке перевалочных объектов с участием белорусского капитала.

Список литературы

1. Швайба, Д. Н. Теоритическо-методические основы обеспечения экономической и социальной безопасности Республики Беларусь: монография / Д. Н. Швайба. – Минск : БНТУ, 2021. – 232 с.