

УДК 339.56

ТРАНЗИТНАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ТЕРРИТОРИИ
БЕЛАРУСИ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ГРУЗОВ
TRANSIT ATTRACTIVENESS OF THE TERRITORY OF
BELARUS DURING THE TRANSPORTATION OF GOODS

Патапчик Е.С., Кашкур В.В.

Научный руководитель – Гамзюк О.В., ассистент
Белорусский государственный экономический университет,
г. Минск, Беларусь

kpatapcik@gmail.com, kashkur2002@mail.ru

K. Patapchik, V. Kashkur

Supervisor – Gamzuk O., Assistant

Belarussian state economic university, Minsk, Belarus

Аннотация. В данной статье изучены основные факторы, влияющие на транзитную привлекательность территории Республики Беларусь, а также специфика деятельности и роль ж/д транспорта в транзитной перевозке грузов.

Abstract. This article examines the main factors affecting the transit attractiveness of the territory of the Republic of Belarus, as well as the specifics of the activity and the role of railway transport in the transit transportation of goods.

Ключевые слова: транспортировка, грузопотоки, коридоры, транзит, цифровизация.

Key words: transportation, cargo flows, corridors, transit, digitalization.

Введение.

В условиях глобализации и развития внешнеэкономических связей между странами растут объемы трансграничных перевозок, что значительно увеличивает необходимость развития логистической системы, а также повышает технологический уровень логистической системы.

Основная часть.

Неотъемлемой составляющей логистической системы является транспортная система [1].

Эффективное ее функционирование является условием формирования и реализации транзитного потенциала территории.

Транзит грузов через территорию РБ возможен посредством железнодорожного, автомобильного, авиационного, водного и трубопроводного транспорта. Для более детального исследования транзитной привлекательности нами выбран железнодорожный транспорт, так как именно он, устойчиво формируя более трети грузооборота РБ, предполагает возможность сравнительно быстрой и экономичной транспортировки широкой номенклатуры товаров [2].



Рисунок 1 – Структура грузооборота в Республике Беларусь по видам транспорта

Беларусь – перекресток, где сходятся важнейшие трансъевропейские коридоры, обозначенные по международной классификации номером 2 (Запад–Восток) и номером 9 (Север–Юг) с ответвлением 9b. Суммарная протяженность эксплуатируемых в рамках данных коридоров железнодорожных путей, пролегающих по территории РБ, составляет почти 1,5 тыс. км. Участок транспортного коридора № 2 (Красное (Россия)/Осиновка (Беларусь) – Брест) является двухпутным полностью электрифицированным и оснащенным устройствами автоматической блокировки, электрической и диспетчерской централизации [3].

Основным фактором, повышающим транзитную привлекательность РБ (для всех возможных видов транспорта), является стратегическое местоположение в центре Европы, что предопределяет важную роль Белорусской железной дороги в

качестве связующего звена между Европой и Азией в направлении Восток-Запад-Восток.



Рисунок 2 – Трансьевропейские коридоры перемещения грузов, проходящие по территории РБ

Членство РБ в ЕАЭС способствует повышению транзитной привлекательности нашей страны в соответствующем регионе. В целях повышения транзитной привлекательности Белорусская железная дорога реализует комплексную программу, предусматривающую развитие международных транспортных коридоров, повышение скоростей движения грузовых поездов. В течение последнего десятилетия на территории РБ сформирован ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков, обеспечивающих связь с портами Балтийского моря и Китая.

Особым направлением в системе грузооборота являются контейнерные перевозки, которые являются одним из наиболее быстрых и экономичных видов грузоперевозок в международном сообщении. Железнодорожные контейнерные перевозки грузов – одно из приоритетных направлений в транспортно-экспедиционной деятельности предприятия «БТЛ». Преимущества контейнерных перевозок ускоренными поездами заключаются в льготных тарифах на перевозку, оперативном таможенном оформлении, движении по

графику, информационном сопровождении, обеспечении сохранности груза.

Республиканское транспортно-экспедиционное унитарное предприятие «БЕЛИНТЕРТРАНС транспортно-логистический центр» БелЖД является оператором поезда комбинированного транспорта «Викинг». 80 % грузов, которые перемещаются в рамках проекта «Викинг» – белорусские – либо экспортные, либо импортные.

Тем не менее, существуют аспекты, снижающие транзитную привлекательность РБ, одним из которых является отдалённость от морских портов, что влечёт за собой высокие затраты на выход к ним. Не менее важным также является низкая пропускная способность и простой на границах государства, из-за чего грузы доставляются до пункта прибытия несвоевременно. Имеет место и сравнительно медленная работа логистических баз, которая является следствием запаздывающего внедрения IT-технологий в сферу грузоперевозок. К данному следствию также приводит дефицит высококвалифицированных кадров, что вызвано низким уровнем профессиональной подготовки в учебных заведениях страны по соответствующим специализациям [1].

Наличие в одной стране или в пограничных государствах дорог с разной шириной колеи создаёт немалые проблемы с продвижением грузов из-за необходимости перестановки состава.

Заключение.

Таким образом, при проведении исследования нами выявлено, что транзитная привлекательность РБ по перевозке грузов железнодорожным транспортом формируется под воздействием целого ряда факторов, разнонаправленно влияющих на нее. В рамках устранения обозначенных недостатков главным для Беларуси может стать создание евроазиатского цифрового транспортного коридора между Китаем и ЕС. Цифровизация и стандартизация могут существенно ускорить прохождение грузов [1].

В соответствии с Концепцией развития логистической системы РБ до 2030 г. в области цифровизации сформулированы задачи по улучшению логистической системы. К ним относятся переход на электронные технологии документооборота по устойчивым цепям товародвижения; формирование единой цифровой платформы логистических систем на основе интеграции взаимодействия с

международными информационными системами; унификация стандартов информационного обмена данными между участниками логистической системы. Правильная и продуманная политика государства и субъектов хозяйствования в рассматриваемой области становится главным стабилизирующим фактором в отношениях между странами, стимулирует развитие внешнеэкономических отношений, что должно обеспечить условия как для повышения транзитной привлекательности РБ, так и для развития иных видов экономической деятельности, прямо или косвенно связанных с рассматриваемым [4].

Литература

1. Международная транспортная логистика: конкурентные позиции Беларуси: моногр. / А. А. Королева, А. А. Дутина. – Минск: Изд. Центр БГУ, 2020. – 143 с.

2. Структура грузооборота по видам транспорта [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realnysektorekonomiki/transport/graficheskiimaterial/struktura-gruзоoborota-po-vidam-transporta/>. Дата обращения: 31.10.2021.

3. Развитие приоритетных направлений [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/priority_directions/. Дата обращения: 31.10.2021.

4. Постановление совета министров республики беларусь от 28 декабря 2017 г. № 1024 «Об утверждении Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C21701024>. Дата обращения: 02.11.2021.

5. Контейнерные перевозки [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://belint.by/services/container%20transportation/container%20transportation>. Дата обращения: 02.11.2021.

6. Поезд комбинированного транспорта «Викинг» [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Викинг_\(поезд\)](https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Викинг_(поезд)). Дата обращения: 01.11.2021.

Представлено 03.11.2021