

ДИВЕРГЕНЦИЯ И КОНВЕРГЕНЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛОГИСТИКИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

И. А. Кулаков, Л. О. Кулакова

Брестский государственный технический университет,
Беларусь, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267
E-mail: lejla67@mail.ru

Статья посвящена изучению процессов развития Белорусской железной дороги на современном этапе. Рассмотрены важнейшие проблемы и перспективы формирования современной железнодорожной логистики, основные тенденции и перспективы интеграции в международную транспортную систему с учётом специфики отечественных процедурно-законодательных требований.

Ключевые слова: дивергенция, конвергенция, Белорусская железная дорога, контейнерные перевозки, контейнерный поезд, маршрут.

DIVERGENCE AND CONVERGENCE OF RAIL LOGISTICS THE REPUBLIC OF BELARUS

I. A. Kulakov, L. O. Kulakova

Brest State Technical University
267, Moskovskaya str., Brest, 224017, Belarus
E-mail: lejla67@mail.ru

The article is devoted to the study of the development processes of the Belarusian Railway at the present stage. The most important problems and prospects for the formation of modern railway logistics, the main trends and prospects for integration into the international transport system, taking into account the specifics of domestic procedural and legislative requirements, are considered.

Keywords: divergence, convergence, Belarusian railway, container transport, container train, route.

В процессе проектирования логистических систем выделяют три этапа проектирования:

1. Предварительный этап, на котором определяются цели, исходные данные для проектирования.

2. Этап дивергенции, связанный с критическим взглядом на реальность, разрушением сложившихся стереотипов, обращением к широкому диапазону образных сравнений, весьма далеких ассоциаций; на данной стадии формируется обширный спектр самых разнообразных требований к проектному объекту.

3. Этап конвергенции, имеющий приоритетной целью упорядочивание и структуризацию области поиска, сокращение и отбор оптимальных вариантов решений.

Дивергенция железнодорожной системы Республики Беларусь.

В процессах интеграции и глобализации транспорт играет решающую роль как для внутренних, так и для транзитных и международных, включая межконтинентальные, перевозок. Так, в Европе в настоящее время возможности транспортной логистики весьма востребованы как на общем рынке ЕС, так и в межконтинентальных перевозках, особенно в азиатском направлении. Одними из наиболее значимых в таких перевозках являются Критские коридоры № 2 и № 9.

В табл. 1 представлены экономические показатели работы транспортной отрасли Республики Беларусь [1].

Таблица 1

Экономические показатели работы транспорта Республики Беларусь, 2015–2019 гг. [1]

Показатель	2015	2016	2017	2018	2019
Валовая добавленная стоимость транспорта					
в текущих ценах, млн руб. (2015г. – млрд руб.)	47 859,4	5 205,0	5 870,1	6 953,1	7639
к валовому внутреннему продукту, %	5,3	5,5	5,6	5,7	5,8
Численность занятых, тыс. человек	277,7	272,3	275,2	275,1	273
к общей численности занятых в экономике, %	6,2	6,1	6,3	6,3	6,3
Чистая прибыль, убыток организаций транспорта (в текущих ценах), млн руб. (2015г. – млрд руб.)	8 089,8	168,0	2 111,0	1 208,7	1102
Рентабельность реализованной продукции, товаров, работ, услуг организаций транспорта, %	11,9	11,7	12,1	13,4	9,2
Рентабельность продаж организаций транспорта, %	9,6	9,5	9,7	10,7	7,6
Удельный вес экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг, %	44,6	43,4	44,5	44,4	41,7
Объем логистических услуг, оказанных логистическими центрами, млн руб. (2015г. – млрд руб.)	1 097,6	155,3	192,9	225,6	223

Лидером национальной системы перевозок сегодня является Белорусская железная дорога. Представляя собой важнейший транспортный комплекс страны, в настоящее время железная дорога динамично развивается, ей принадлежит около 63 % грузооборота от всех видов транспорта общего пользования и 33 % пассажирооборота.

Белорусская железная дорога – это современная транспортная система протяженностью 5,5 тыс. км, из которых почти 1,1 тыс. км электрифицировано. Протяженность однопутных участков составляет 3,9 тыс. км, двухпутных – 1,6 тыс. км. В состав железнодорожного комплекса входят 226 грузовых станций, выполняющих погрузочно-разгрузочные операции, а также 6 предприятий, осуществляющих терминальную обработку грузов.

В 2019 году были внедрены мобильные услуги для клиентов – контур АС «Электронная перевозка» и мобильное приложение «S2 Mobile» на платформе Android.

В целом терминально-складской комплекс Белорусской железной дороги представлен площадями более 604 тыс. м². На складах открытого и закрытого типов перерабатываются и хранятся грузы в таможенном и свободном режимах.

Рассмотрим основные показатели работы железной дороги.

За 2019 год по Белорусской железной дороге перевезено 145,5 млн т. грузов. Из них вывоз и ввоз составили, соответственно, 17,5 млн т., или 12 % от общего объема, и 52,9 млн т., или 36 % от общего объема. Во внутривнутриреспубликанском сообщении перевезено 36,0 млн т. грузов, или 25 % от общего количества. Транзитом перевезено 39,1 млн т., или 27 % от общего количества.

Экспорт услуг Белорусской железной дороги в 2019 году составил 720,4 млн \$, или 101,2 % к 2018 году.

Расходы по основной деятельности в 2019 году составили 3005,2 млн рублей, в том числе, расходы по перевозкам 2694,6 млн рублей.

В 2019 году прибыль от реализации основной деятельности составила 268,0 млн рублей, в том числе, прибыль от перевозок – 216,4 млн рублей.

В 2019 год рентабельность реализованной продукции по основной деятельности Белорусской железной дороги сложилась на уровне 8,9 %, в том числе рентабельность перевозок составила 8,0 %, рентабельность продаж 7,7 % [2].

В последние годы особую роль в деятельности Белорусской железной дороги играют контейнерные перевозки. В 2019 г. суммарный объем контейнерных перевозок по территории Республики Беларусь возрос на 15,4 % к 2018 году и составил 732,9 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ), из них ввоз – 114,9 тыс. контейнеров в ДФЭ (154,2 % к 2018 году), вывоз – 97,6 тыс. контейнеров в ДФЭ (112,8 % к 2018 году), транзит – 504,1 тыс. контейнеров в ДФЭ (108,7 % к 2018 году).

В настоящее время по Белорусской железной дороге регулярно курсируют почти два десятка контейнерных поездов, и их количество постоянно увеличивается.

Наиболее значимые из контейнерных поездов:

«*Викинг*» – контейнерный поезд, курсирующий по маршруту Ильичевск / Одесса (Украина) – Колядичи (Минск) – Клайпеда (Литва). Поезд курсирует ежедневно и по готовности. Время следования по маршруту – 2,6 суток.

«*Восточный ветер*» – контейнерный поезд, следующий по маршруту Берлин / Гроссбеерен – Франкфурт-на-Одре (Германия) – Малашевиче (Польша) – Брест (Беларусь) – Москва / Бекасово (Россия). Периодичность курсирования – 3 раза в неделю. Время следования по маршруту – 3,5 суток.

«*Казахстанский вектор*» – контейнерный поезд, следующий по маршруту Брест (Беларусь) – Москва (Россия) – Озинки (Казахстан) – Алашанькоу (Китай).

«*Монгольский вектор*» – специализированный контейнерный поезд, курсирующий по маршруту Брест (Беларусь) – Москва (Россия) – Екатеринбург (Россия) – Новосибирск (Россия) – Наушки (Россия) – Улан-Батор (Монголия) – Замын – Ууд / Эрлянь (Китай). Время следования поезда из Монголии до станций Белорусской железной дороги составляет 8 суток.

«*ZUBR*» – контейнерный поезд, действующий на маршруте Таллинн / Мууга (Эстония) – Рига / Даугавпилс (Латвия) – Минск (Беларусь) – Ильичевск / Одесса (Украина).

«*Московит*» – контейнерный поезд, следующий по маршруту Дуйсбург (Германия) – Жепин – Малашевиче (Польша) – Брест – Осинковка (Беларусь) – Красное – Москва (Россия) и обратно. Поезд курсирует один раз в неделю, преодолевая путь в 2200 км за 4,5 суток.

Контейнерный поезд «*Чунцин – Дуйсбург*». Маршрут следования: Чунцин / Алашанькоу (Китай) – Достык (Казахстан) – Брест (Беларусь) – Малашевиче (Польша) – Дуйсбург (Германия).

Кроме того, Белорусской железной дорогой совместно с ОАО «ТрансКонтейнер» организованы контейнерные поезда по транспортировке автокомплекующих концернов «Фольксваген» и «Пежо–Ситроен–Мицубиси» на сборочные производства из Европы в Россию.

«*Пежо–Ситроен–Мицубиси*» – контейнерный поезд, курсирующий с заводов концернов «Пежо», «Ситроен», «Мицубиси», со станции Везуль (Франция) транзитом через Беларусь на сборочное производство на станцию Воротыньск в Калужской области по маршруту Малашевиче (Польша) – Брест (Беларусь) – Красное – Воротыньск (Россия).

«*Фольксваген Групп Рус*» – контейнерный поезд, следующий с заводов концерна «Фольксваген» в Германии и Чехии транзитом через Беларусь на сборочное производство на станции Перспективная в Калужской области и в Нижний Новгород по маршруту Брест (Беларусь) – Красное – Калуга–1 / Перспективная / Нижний Новгород – Автозавод (Россия).

Контейнерный поезд «*BMW*» курсирует по маршруту Лейпциг (Германия) – Брест – Осинковка (Беларусь) – Забайкальск (Россия) – Шэньян (Китай). В составе поезда перевозятся комплектующие для производства автомобилей «BMW» на заводе в городе Шэньяне.

Через территорию Республики Беларусь также проходят маршруты следующих контейнерных поездов: «Находка – Брест», «FORD», «Меркурий»,

«SKODA», «KIA», «Сауле», «Балтийский ветер», «Чжэнчжоу – Гамбург».

В 2019 году Белорусская железная дорога обеспечила положительную динамику перевозок грузов в контейнерах. В направлении Европа-Китай перевезено 338,5 тыс. контейнеров в ДФЭ, прирост составил 2,1 % к 2018 году.

Совершенствуя качество сервиса контейнерных перевозок, в рамках проекта АО «ОТЛК ЕРА» реализуется технология отправления контейнерных поездов по объединенным схемам, сокращающая количество подвижного состава для перевозимых контейнеров. Прежде всего, уменьшается количество тягового состава (до 30 %) при сохранении числа выделенных «ниток» графика движения поездов. Совместно с заинтересованными субъектами хозяйствования Республики Беларусь, транспортными и экспедиторскими предприятиями проводится системная работа по привлечению новых крупных игроков бизнеса и увеличению объемов перевозок экспортных товаров в Китай.

Также активно развивается система контейнерных перевозок в направлении Юг-Север и Запад-Восток. Так, с марта 2019 года в открытых контейнерах ускоренными маршрутами в сообщении Беларусь – Украина – Румыния организована доставка щепы, с ноября 2019 года в город Чунцин отправляются пиломатериалы с ООО «Столиндрав», совместно с ЗАО «Мясо-молочная компания» реализуется проект по доставке в контейнерах молочной продукции в горада Китая – Чэнду, Чунцин, Чженьчжоу, Ухань.

В итоге за 2019 год общий объем экспорта в контейнерных перевозках белорусских производителей составил 97,4 тыс. контейнеров в ДФЭ, что на 30 % больше чем 2018 году.

Конвергенция железнодорожной системы.

Перспективные направления развития перевозок:

1. В 2020 году был введен в эксплуатацию Центр управления перевозок (ЦУП) – современный цифровой автоматизированный комплекс по перевозкам, что позволило сконцентрировать оперативное управление движением 60 % эксплуатационной длины Белорусской железной дороги. В 2021 году необходимо довести показатель концентрации управления до 100 %.

2. По причине падения объемов международных перевозок, особенно транзитных, в связи с пандемией и политическими кризисами, необходимо увеличить тарифный грузооборот во внутриреспубликанском сообщении, как минимум, на 1–2 %. Организовать беспрепятственный пропуск вагонопотоков по полигону Белорусской железной дороги.

3. Увеличить маршрутную скорость поездов (на 1 км/час) и участковую скорость (на 2 км/час) за счет оптимизации графика движения поездов.

4. Повысить эффективность использования вагонного парка и сократить сроки доставки грузов, используя отправительские маршруты. Например, при доставке наливных грузов, удобрений, промышленного сырья, щепы, лесаматериалов, заменив литовские пункты назначения на станции Калининградской области. Это примерно 4,5 тыс. маршрутов. Эффект может составить до 10 млн руб.

5. Продолжить работы по развитию железнодорожной инфраструктуры. Например, расширение станций Брузги, Влодава. Из наиболее значимых объектов инвестиций в 2020 году можно отметить: «Капитальный ремонт металлического моста через р. Горынь на 149 км участка Сарны – Горынь»; «Железнодорожный мост через р. Березина на 36 км участка Жлобин – Калинковичи», «Капитальный ремонт железнодорожного моста через реку Неман в г. Гродно на 142 км перегона Гродно – Лососно», «Ремонт железнодорожного моста 938 км участка Барановичи – Брест». Это так называемые большие мосты протяженностью более 100 м. При ремонте данных сооружений применяются технологии ранее не имевшие широкого распространения на территории Республики Беларусь. Как пример, устройство прокладного слоя на смесях типа «Эмако» без балластного мостового полотна на железобетонных плитах.

6. Масштабное внедрение системы GPS-навигации. При этом в тестовом режиме возможна установка PRO CAN – модуль-контроля местонахождения и состояния подвижного состава.

Рассмотренные перспективы железнодорожной логистики Республики Беларусь направлены, в том числе, на развитие ее интеграции в международную транспортную систему.

Библиографические ссылки

1. Ассоциация международных экспедиторов и логистики [Электронный ресурс] / Центр повышения квалификации руководящих работников и специалистов «БАМЭ-Экспедитор» – Минск, 2019. URL: <http://www.baif.by/> (дата обращения: 12.01.2021).
2. Официальный сайт Белорусской железной дороги. Раздел Статистика [Электронный ресурс]. URL: https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/statistics/ (дата обращения: 14.01.2021).

© Кулаков И. А., Кулакова Л. О., 2021