

АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

И. А. Кулаков, Л. О. Кулакова

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

Работа посвящена исследованию развития контейнерных перевозок на Белорусской железной дороге за последние 3 года. Были проанализированы ключевые результирующие показатели, динамика и факторы, влияющие на их поведение. Рассмотрены основные направления Государственной программы «Транспортный комплекс Республики Беларусь» на 2021–2025 гг. Сделаны выводы о необходимости дальнейшего совершенствования логистической инфраструктуры Белорусской железной дороги с целью наращивания общего грузооборота, в том числе, и контейнерных перевозок.

Ключевые слова: транспортная логистика, контейнерные перевозки, грузоперевозки, Белорусская железная дорога, грузопоток, контейнерный поезд, пропускная способность.

ANALYSIS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF CONTAINER TRANSPORTATION IN THE REPUBLIC OF BELARUS

I. A. Kulakov, L. O. Kulakova

Brest state technical University
267, Moskovskaya str., Brest, 224017, Republic of Belarus
E-mail: lejla67@mail.ru

The work is devoted to the study of the development of container transportation on the Belarusian railway in the last 3 years. Key resulting indicators, dynamics and factors influencing their behavior were analyzed. The main directions of the State Program “Transport Complex of the Republic of Belarus” for 2021–2025 are considered. Conclusions are drawn about the need to further improve the logistics infrastructure of the Belarusian Railways in order to increase the overall freight turnover, including container traffic.

Keywords: transport logistics, container transportation, cargo transportation, Belarusian railway, cargo flow, container train, capacity.

В условиях глобализации мировой экономики растут объемы трансграничных перевозок, и повышается технологический уровень транспортно-складской системы. Международная транспортная логистика – это система организации материальных потоков из одной точки в другую по рациональному маршруту с пересечением границ государства. Транспортная логистика – это наука о системной интеграции транспортных и логистических действий субъектов хозяйствования в форме транспортно-логистических услуг [1].

Особое место в современной транспортной логистике занимают контейнерные перевозки, объемы которых в Беларуси стабильно растут. Контейнерные перевозки – один из важнейших резервов повышения производительности и снижения себестоимости перевозок грузов, что требует систематического совершенствования подходов логистического управления. Эта проблема затрагивалась в работах белорусских ученых, авторов целого направления оптимизации – «greedy-теории», М. М. Ковалева и В. М. Котова. Отдельные аспекты международной транспортной логистики освещены в работах А. А. Королевой и А. А. Дудиной,

Е. Г. Елфимовой, Р. Б. Ивутья, А. В. Черновалова, Т. Р. Киселя, В. Ф. Медведева, И. А. Елового и др.

Основную часть контейнерных перевозок в Беларуси осуществляет Акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕР) в рамках Нового Шелкового пути.

В течение 2021 г. контейнерными поездами между Европой и Китаем, в том числе, и через Беларусь, было перевезено 1,46 млн ДЭФ (20-футовый эквивалент контейнера) грузов, что на 29 % больше по сравнению с 2020 г. [2]. Количество поездов между Европой и Китаем составило 15 тыс., что на 22 % больше, чем в 2020 г. В 2020 г. темпы прироста составили 56 %, между Европой и Китаем было перевезено 1,135 млн ДЭФ грузов. В 2019 г. было перевезено 0,725 млн ДЭФ, темпы прироста составили 34 %, что выше, чем в 2021 г. Если в 2021 г. количество поездов увеличилось на 22 %, то в 2020 г. – на 50 %, в 2019 г. – также на 50 % [2]. Таким образом, сравнительный анализ динамики прироста ДЭФ и количества грузовых поездов между Европой и Китаем говорит о том, что 2020 г. был наиболее удачным за последние 3 года.

Причиной внезапного падения темпов роста в 2021 г. могут быть заторы. Пандемия, как показал 2020 г., поначалу увеличила грузопоток по коридору. Отмена морских перевозок и закрытие границ для автомобильных перевозок привели к вынужденному переходу на железнодорожные перевозки. Пандемия, с одной стороны, положительно сказалась на евразийских железнодорожных грузоперевозках. Однако этот шанс на рост был сдержан ограниченностью пропускной способности железной дороги, что в сочетании с дополнительными многочисленными пограничными проверками по политическим мотивам (санкции) и в связи с предотвращением распространения ковида привело к перегрузке портов в 2021 г.

Как контрмера появляется множество проектов, направленных на улучшение ситуации. В отчете Китайской национальной железнодорожной группы за 2021 г. упоминалось об одобрении «реализации проектов расширения пропускной способности и реконструкции Алашанькоу, Хоргос, Маньчжурия, Эрлянь и других портовых станций.

По данным Белорусской железной дороги [3] за 2020 г., объем контейнерных перевозок по территории Беларуси составил 1,002 млн ДЭФ. 55 % от данного объема – транзитные перевозки в сообщении Китай – Европа – Китай, т. е., 550,8 тыс. ДЭФ.

Таким образом, по итогам работы за 2021 г. достигнуты новые точки роста объемов контейнерных перевозок. Отметку в 1 млн контейнеров в ДЭФ достигли уже в октябре 2021 г.

Объем контейнерных перевозок в 2021 г. по маршруту Китай – Европа – Китай на транзитных сервисах Беларуси только в рамках Акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) составил 692,5 тыс. ДЭФ, что на 27 % превышает показатель 2020 г., когда было перевезено 546,9 тыс. ДЭФ.

При этом в направлении Европы перевезено 439,5 тыс. ДЭФ (+26 %). В направлении Китая проследовало 253,0 тыс. ДЭФ (+27 %). Всего в 2021 г. в сервисах ОТЛК ЕРА проследовало 6770 контейнерных поездов [2].

Существенное развитие получила отправка грузов по маршруту Китай – Европа – Китай через порты и терминалы Калининградской области, – по итогам 2021 г. объемы перевозок выросли почти в 3 раза, или на 188,8 %, т. е., до 133,3 тыс. ДЭФ (46,1 тыс. ДЭФ в 2020 г.) [2].

Всего за 2021 г. общий объем перевозок грузов составил 128,6 млн т или 102,9 % к 2020 году. Грузооборот составил 44,5 млрд т-км [3].

В 2021 г. в Беларуси была принята Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 гг. [4]. В 2021–2025 гг. прогнозируется повышение конкурентоспособности и эффективности работы железнодорожного транспорта посредством реализации комплекса мероприятий.

В сфере грузовых перевозок это [4]:

– гармонизация тарифов с учетом конкуренции с другими видами транспорта, формирование сбалансированной тарифной модели железнодорожного транспорта;

- оптимизация транспортно-логистических схем доставки грузов;
- развитие контейнерных перевозок грузов специализированными ускоренными поездами в направлении Китай – Западная Европа – Китай;
- применение современных информационных технологий при планировании и организации грузовой, коммерческой работы и обслуживании клиентов.

Реализация вышеперечисленных мероприятий, обеспечивающих рост эффективности грузовых перевозок, предполагает ширококомасштабную работу по следующим направлениям:

- совершенствование системы транспортного обслуживания потребителей в целях привлечения дополнительных объемов перевозок грузов и увеличения доходов от них;
- развитие современных систем управления движением поездов и взаимодействия с потребителями железнодорожных услуг, основанных на использовании цифровых технологий;
- комплексное развитие железнодорожной инфраструктуры для надежного, безопасного выполнения графика движения поездов всех категорий;
- активизация внедрения цифровизации и информационных технологий на железнодорожном транспорте;
- приобретение инновационных транспортных средств: электропоездов и электровозов, которые обеспечат повышение качества выполнения грузовых и пассажирских перевозок, расширение использования электрической тяги для движения поездов, проведение более эффективной и прогрессивной их технической эксплуатации с учетом снижения финансовых и трудовых затрат;
- продолжение электрификации железнодорожных участков, модернизация контактной сети и тяговых подстанций, обеспечение снижения трудовых затрат на их обслуживание;
- решение задач энергосбережения и экологии при выполнении перевозочного процесса и других видов деятельности предприятиями Белорусской железной дороги;
- повышение окупаемости социально значимых железнодорожных перевозок.

Решение этих задач позволит продолжить развитие транспортного потенциала страны, что обеспечит повышение транзитной привлекательности Республики Беларусь и расширение транзитного потенциала Белорусской железной дороги, формирование и развитие цифровых транспортных коридоров (в рамках II и IX международных транспортных коридоров), развитие грузовых перевозок в направлении Китай – Западная Европа в рамках инициативы «Один пояс – Один путь», в том числе, за счет пропуска ускоренных контейнерных поездов [5].

Государственной программой предусмотрено достижение в 2025 г., при благоприятных внешних условиях, сводных целевых показателей, а именно: рост экспорта транспортных услуг до 125 % к уровню 2020 г.; грузооборот (без учета трубопроводного транспорта) до 120,6 % к уровню 2020 г.

На финансовое обеспечение реализации всей Государственной программы, при благоприятных внешних условиях, необходимо 7 551, 941 млн руб., в том числе, на 2021 г. – 1 678, 056 млн руб., на 2022 год – 1 568, 023 млн руб., на 2023 год – 1 413, 104 млн руб., на 2024 год – 1 437, 326 млн руб., на 2025 год – 1 455, 429 млн руб.

Источниками финансирования являются средства республиканского бюджета, включая республиканский фонд гражданской авиации, и средства местных бюджетов, внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Министерства транспорта и коммуникаций, собственные средства исполнителей мероприятий Государственной программы, кредитные ресурсы (кредиты банков, ОАО «Банк развития Республики Беларусь»), иные источники, не запрещенные законодательством.

В общей программе на финансовое обеспечение реализации подпрограммы развития грузовых перевозок требуется 1 421, 315 млн руб.

Источниками финансирования данной подпрограммы являются:

- средства республиканского бюджета – 48, 928 млн руб.;
- собственные средства исполнителей мероприятий – 442, 741 млн руб.;
- кредитные ресурсы – 929, 645 млн руб.

Итак, согласно приведенным прогнозам, в Беларуси в перспективе можно ожидать значительное возрастание годового дохода от экспорта транспортно-логистических услуг и транзита. Пятилетней программой социально-экономического развития страны было предусмотрено увеличение железнодорожных контейнерных перевозок в сообщении Восток – Запад – Восток до 1 млн ДЭФ контейнеров к концу 2025 г. Этот показатель уже выполнен в 2021 г. У страны имеются все возможности для улучшения данного показателя, при условии, что государственные органы, а также субъекты хозяйствования в сфере логистики и транзита, будут прикладывать скоординированные усилия для развития логистической транспортной инфраструктуры страны.

Библиографические ссылки

1. Королева А. А., Дудина А. А. Международная транспортная логистика: конкурентные позиции Беларуси : монография. Мн. : Изд. Центр БГУ, 2020. 143 с.
2. Статистика по железнодорожным контейнерным перевозкам по Новому Шелковому пути за 2021 год [Электронный ресурс]. URL: <https://infotrans.by/2022/01/17/statistika-po-zheleznodorozhnym-kontejnernym-perevozkam-po-novomu-shelkovomu-puti-za-2021-god/> (дата обращения: 17.01.2022).
3. Годовой отчет БЖД 2020 [Электронный ресурс]. URL: www.rw.by (дата обращения: 02.02.2022).
4. О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы [Электронный ресурс] : Постановление Совета Министров Республики Беларусь, 23 марта 2021 г. № 165 // Национальный правовой Интернет-портал РБ. URL: <https://pravo.by/document/?guid=3961&p0=C22100165> (дата обращения: 02.02.2022).
5. Кулаков И. А., Зазерская В. В., Кулакова Л. О. Логистика (в схемах, рисунках, и таблицах) : краткий курс лекций. Брест: Издательство БрГТУ, 2019. 108 с.

© Кулаков И. А., Кулакова Л. О., 2022