

УДК 339.92; 339.564

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ В ИНТЕГРАЦИОННОЙ ПОВЕСТКЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

П. Е. РАРОВСКИЙ

*Северная железная дорога – филиал ОАО «Российские железные дороги»,
г. Ярославль, Российская Федерация*

Интеграционные процессы на пространстве Евразийского экономического союза (ЕАЭС) формируются под влиянием многогранного комплекса разнонаправленных факторов как интеграционного, так и дезинтеграционного характера. При этом наиболее развитыми и интегрированными сегодня среди стран ЕАЭС являются экономические системы России и Беларуси, в т. ч. за счет образованного в 1999 году Союзного государства [1].

Ключевым фактором успешности интеграционных процессов выступает создание единой недискриминационной для стран-партнеров транспортной инфраструктуры, обеспечивающей связность производственных отношений и позволяющей унифицировать технологии предоставления транспортных услуг. Важно отметить, что данное положение закреплено в Решении Высшего Евразийского экономического совета «О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года», а также в Концепции Стратегического развития железнодорожного транспорта на «пространстве 1520» до 2030 года, утвержденной Советом глав правительств СНГ в конце 2021 года. Особое внимание при этом в отношениях стран – партнеров ЕАЭС уделяется вопросам развития железнодорожного транспорта в силу структуры и объемов товарной массы, а также себестоимости ее доставки на рынки сбыта. Также продолжается работа по реализации Союзной программы по обеспечению функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства России и Беларуси.

Однако существенное изменение внешнеполитической обстановки и применение санкционных мер со стороны отдельных стран формируют новую повестку для участников внешнеторговой деятельности России и Беларуси. Закрытие европейского воздушного пространства, ограничения на пропуск автомобильных большегрузов на границах с Польшей, Литвой и Латвией, запрет со стороны США и Евросоюза операторам морских перевозок осуществлять перевозки российских (и отчасти белорусских) грузов привели к переориентации международных перевозок с Запада на Восток. В связи с чем объемы грузовых перевозок России и Беларуси в

направлении стран Юго-Восточной Азии в 2023 году выросли на 40 % к уровню 2022 года [2].

При этом из всех видов магистрального транспорта из-за введенных санкций и ограничений наименее серьезно пострадал железнодорожный. В связи с чем его роль для транспортного обеспечения внешнеэкономических связей выросла многократно [3]. В то же время, несмотря на проводимые российскими железными дорогами работы по увеличению провозной способности Восточного полигона железных дорог до 173 млн т в год (+50 % к уровню 2017 года), имеется ее дефицит для пропуска всех заявленных объемов грузов. В связи с этим ведется многоаспектная работа по организации функционирования международного транспортного коридора «Север – Юг» для выхода на страны Персидского залива и южных морей, проводятся работы по формированию условий для круглогодичной работы Северного морского пути, на котором в 2023 году начал работать регулярный сервис китайской судоходной компании New Shipping Line по доставке контейнерных грузов в Китай и обратно из портов Архангельск, Санкт-Петербург и Мурманск, расширяются портовые мощности на Балтике, утверждены программы развития Мурманского и Архангельского узлов, включая прилегающие акватории и порты.

Для белорусских отправителей указанные на первый взгляд весьма географически отдаленные, инфраструктурные проекты также весьма важны. Ведь только потребность перевозки грузов в контейнерах из Беларуси в Китай составляет примерно 230 поездов ежемесячно (как правило, это минеральные удобрения, древесина и продовольственные грузы). При этом уже в 2023 году порядка 13 млн т белорусских грузов были переориентированы вследствие действия санкционных ограничений для отправки через порты Северо-Запада России.

Новые, трудно прогнозируемые, условия внешнеторговой деятельности, связанные как с инфраструктурными ограничениями, так и с организационно-финансовыми и страховыми затруднениями на пути осуществления экспортных сделок, заставляют российских и белорусских экспортеров быть в постоянном поиске наиболее эффективных и надежных логистических маршрутов. При этом гибкость и адаптивность транспортно-логистической системы становится ключевым фактором конкурентоспособности [4]. В связи с чем формирование устойчивой и диверсифицированной под изменяющиеся грузопотоки инфраструктуры является для Союзного государства первоочередной задачей, реализация которой может и должна быть связана с интеграционными процессами, реформатированием дипломатического контура с учетом интересов бизнеса, решением вопросов с проведением расчетов и гарантий при организации международного товародвижения.

Список литературы

1 **Вардомский, Л. Б.** Евразийская интеграция: некоторые итоги и возможные сценарии развития / Л. Б. Вардомский // Российский внешнеэкономический вестник. – 2019. – № 4. – С. 110–123.

2 **Маничева, А.** Устойчивая связь в период нестабильности / А. Маничева // РЖД-Партнер. – 2024. – № 5–6 – С. 16–19.

3 **Голубчик, А. М.** Внешнеторговая транспортная логистика России в условиях санкционного режима: год спустя / А. М. Голубчик // Российский внешнеэкономический вестник. – 2023. – № 10. – С. 77–84.

4 **Холопов, К. В.** Стратегическое развитие железнодорожного транспорта России в новых условиях / К. В. Холопов, П. Е. Раровский // Экономика железных дорог. – 2023. – № 6. – С. 36–43.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Раровский Павел Евгеньевич, г. Ярославль, Российская Федерация, Северная железная дорога – филиал ОАО «РЖД», начальник службы управления делами, канд. экон. наук, garovski@gmail.com.

УДК 656.2.001.8

ОПЫТ РАБОТЫ СТАНЦИИ БРЕСТ-СЕВЕРНЫЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕРЕРАБОТКИ КОНТЕЙНЕРНОГО ПОТОКА

С. В. РОМАНИЮК

РУП «Брестское отделение Белорусской железной дороги»

Важным инфраструктурным и технологическим объектом в транзите грузов в направлениях Запад – Восток – Запад, в части осуществления перевозок грузов в контейнерах, в том числе следующих в составах ускоренных контейнерных поездов, является станция Брест-Северный.

Железнодорожный пограничный переход Брест – Тересполь является межгосударственным пунктом перемещения вагонопотока, следующего по колею 1435 мм и по колею 1520 мм через Брестский железнодорожный узел. Все поезда, прибывающие и отправляющиеся в (из) Республику Беларусь по колею 1435 мм прибывают в парк Заречица. В парке Заречица есть возможность для приема поездов по колею 1520 мм.

Станция Брест-Северный обладает достаточным техническим и технологическим потенциалом, чтобы обеспечить переработку потребного объема грузовых операций (рисунок 1), перегрузку, в т. ч. переработку транзитного контейнерного потока [1]. В соответствии с соглашением между Белорусской железной дорогой (БЧ) и Польскими железными дорогами (ПКП)