

Рассматриваемая ситуация вызывает возможность следующей тарификации услуг по хранению грузов сверх установленных предельных сроков хранения:

1) в пятикратном размере от тарифов, установленных МАРТ, при наличии на станции технологических затруднений по причинам, зависящим от грузополучателя (пункт 46 УЖТ, пункт 8 Правил);

2) по договорным тарифам в рамках соглашения между перевозчиком и грузополучателем (пункт 125 Постановления МАРТ от 30 мая 2023 г. № 37).

Указанные обстоятельства свидетельствуют о необходимости внесения соответствующих изменений в нормативные документы, регламентирующие порядок и условия хранения грузов в местах общего пользования железнодорожных станций.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Комментарий к Уставу железных дорог Союза ССР / под ред. Г. Б. Астановского. – М. : Юрид. лит., 1986. – 400 с.

2 Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта общего пользования / под ред. Е. И. Зарецкой, В. П. Мороза. – Минск : Амалфея, 2004. – 736 с.

3 Правовое регулирование хозяйственной деятельности предприятия / М. Г. Пронина, В. А. Витушко, Л. М. Орлова [и др.] / под общ. ред. М. Г. Прониной. – Минск : Выш. шк., 2000. – 327 с.

М. KOLOS, E. MALINOVSKIY
Belarusian State University of Transport, Gomel

CARGO STORAGE RATES AT TRANSPORT TERMINALS

УДК 338.47:330.45:656.07

О. В. КОРИШЕВА, Е. В. КАПОШЕНКОВА, Г. И. КАЛЮФАНОВ
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РОССИИ И БЕЛАРУСИ КАК ФАКТОР УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Российско-белорусские отношения – пример взаимовыгодного всеобъемлющего многостороннего сотрудничества. Страны связывает не только культурно-историческая общность, но и территориальная близость, что формирует прочные торгово-экономические связи.

Республика Беларусь традиционно является экспортоориентированным государством. Крупнейшим направлением экспорта Беларуси до 2020 года были страны Евросоюза. В страны, не входящие в состав СНГ, за 2021 год

было экспортировано 40,23 % товаров (большинство из которых направлялись в Европейский союз) (таблица 1). Наиболее удобные и короткие пути проходили через порты: Рижский (уголь и удобрения), Клайпедский (нефтепродукты) и Вентспилский (нефтепродукты).

Таблица 1 – Экспорт товаров из Республики Беларусь в 2021 году
(млн дол. США)

Направление	Объем экспорта (млн дол. США)
В страны СНГ	23 899,9
По странам вне СНГ	16 087,1

Изменение укладов международных экономических отношений, произошедшее в феврале 2022 года, серьезно отразилось на экспортоориентированной политике Республики Беларусь. В связи с началом проведения специальной военной операции европейские государства совместно с США и их союзниками наложили множество секторальных и персональных экономических санкций на Россию и Республику Беларусь. В связи с этим прежние рынки сбыта и логистические маршруты оказались закрыты [2].

В связи с потерей транзита товаров Беларуси (в частности, калия) порт Клайпеды потерял до 32 % грузооборота. Рижский порт, в свою очередь, потерял почти 27,7 % грузооборота. Наибольшее снижение грузооборота потерпел порт города Вентспилс – 43 %.

На первый взгляд, Республика Беларусь оказалась в трудной логистической ситуации, в которой она лишилась крупных рынков сбыта, а также важнейших распределительных хабов. Выход из ситуации был найден в кратчайшие сроки – переориентация цепочек поставок на «Юг» и «Восток». Для реализации данного направления было решено использовать портовую инфраструктуру Союзного государства.

На сегодняшний день задействовано 19 российских портов для перевалки белорусских грузов. Активно используются портовые мощности порта Мурманска, который играет ключевую роль в развитии арктических грузоперевозок. Использование данной логистической цепочки дает ряд преимуществ как Российской Федерации, так и Республике Беларусь. С увеличением расстояния доставки растет и себестоимость продукции, в связи с чем наиболее оптимальная логистика включает использование транспорта с достаточно низкой стоимостью транспортировки груза:

- на первом месте – морской транспорт;
- на втором – железнодорожный.

Доля тарифов на перемещение по железной дороге занимает примерно 60 % в стоимости логистики белорусских грузов. В связи с чем «с целью повышения привлекательности белорусского экспорта через российские порты РЖД предоставила республике скидку в 50 % на перевозку нефтепродуктов и возврат порожних цистерн до 2026 г.» [1].

Основные логистические потоки Союзного государства проходят по двум транспортным коридорам: Северный морской путь (далее – СМП), и Север – Юг.

Богатство полезными ископаемыми, военно-стратегическое значение, а также транспортные маршруты Арктики делают ее стратегически важным регионом, развитие которого влияет на геополитический и экономический потенциал страны. СМП – самый «арктический» транспортный коридор Союзного государства. Увеличение объема перевалки грузов через порт Мурманска, в частности через СМП, способствует достижению стратегических целей России. Также среди катализаторов развития данного пути – переориентация Беларуси на азиатские рынки. СМП становится объектом множества инвестиционных проектов, в том числе наращивания флота атомных ледоколов и обеспечения их круглогодичной навигации. Грузопоток по СМП показывает устойчивый рост (таблица 2).

Таблица 2 – Грузопоток по СМП в период 2022–2024 гг.

Год	Грузооборот (млн тонн)
2022	33,9
2023	36
2024 (прогноз госкорпорации «Росатом»)	37,6

В условиях санкционного давления основными направлениями переориентации Республики Беларусь являются Ближний Восток и Азия. С целью диверсификации маршрутов Беларусь использует международный транспортный коридор «Север – Юг», который позволяет сократить доставку грузов до двух недель. Основная задача данного транспортного коридора – развитие внешней торговли между Россией, Республикой Беларусь, Ираном, Индией [3].

Таким образом, углубление интеграционных процессов, развитие промышленной кооперации – факторы укрепления сотрудничества между Республикой Беларусь и Российской Федерацией. Инвестиции в инфраструктуру, модернизация портов и создание современных логистических центров помогут не только устранить проблемы, влияющие на эффективность работы транспортных систем, но и создать прочную основу для устойчивого роста экономики обоих государств.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Досье: создание объединенной транспортной системы Беларуси и России // Евразия. Эксперт. – URL: <https://eurasia.expert/dose-sozdanie-obedinennoy-transportnoy-sistemy-belarusi-i-rossii/> (дата обращения: 25.03.2025).

2 **Коришева, О. В.** Анализ влияния логистических возможностей при реализации экспорта на экономическую безопасность Республики Беларусь / О. В. Коришева, Е. В. Капошенкова, Г. И. Калюфанов // Инновационное развитие транспортного и

строительного комплексов : материалы междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 70-летию БелИИЖТа – БелГУТа : в 2 ч. Ч. 2 / Белорус. гос. ун-т транспорта. – Гомель, 2023. – С. 296–298.

3 Сотрудничество Беларуси и России в области грузоперевозок дает результаты // Парламентское собрание союза Беларуси и России. – URL: <https://belrus.ru/info/sotrudnichestvo-belarusi-i-C2%A0rossii-v-C2%A0oblasti-gruzoperevozok-daet-rezultaty/> (дата обращения: 25.03.2025).

O. KORISHEVA, E. KAPOSHENKOVA, G. KALYUFANOV
Russian University of Transport (MIIT), Moscow

IMPROVING TRANSPORT AND ECONOMIC RELATIONS BETWEEN RUSSIA AND BELARUS AS A FACTOR OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT

УДК 656.073.235

В. Г. КУЗНЕЦОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СИНЕРГИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ

Рынок контейнерных перевозок в Республике Беларусь (РБ) является динамично развивающимся. Позитивная динамика роста контейнерных перевозок отражает закономерности и особенности устойчивого развития экономики РБ и связи предприятий на внешних товарных рынках.

Одним из направлений развития контейнерных перевозок является консолидация технологии участников перевозочного процесса в рамках международных транспортных коридоров «Север – Юг» и «Восток – Запад» с задействованием инфраструктуры портов Российской Федерации и других стран, транспортно-логистических центров (ТЛЦ), расположенных на маршрутах доставки, пограничных переходов государств-партнеров.

Комплексность решения в организации контейнерных перевозок по транспортным коридорам связана с решением следующих задач:

- интеграция деятельности множества участников на отдельных контейнерных маршрутах, имеющих устойчивый характер перевозок;
- согласование в плане формирования (ПФ) специальных поездных сервисов с контейнерами по маршрутам и транспортным коридорам;
- консолидация вагонопотока с контейнерами не маршрутизированных в контейнерные поезда отправителей (перевозчиков);
- трансформация составов контейнерных поездов в транспортных коридорах, в т. ч. на сетевых ТЛЦ;