

# **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И ВОДНЫЕ ПУТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ: СОСТОЯНИЕ И ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ РАСШИРЕНИЯ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ПРИ РОСТЕ ТОВАРООБМЕНА В РАМКАХ СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА**

**О. В. Бондарева, А. А. Господарева**

*Гомельский государственный технический  
университет имени П. О. Сухого, Беларусь*

Научный руководитель Р. А. Лизакова, канд. экон. наук, доц.

Транспортный комплекс Республики Беларусь включает автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный и трубопроводный транспорт. Каждый из данных видов транспорта имеет свои достоинства и отрицательные моменты в зависимости от характеристики сформированного грузопотока, особенностей применяемых технологий, финансовых затрат и экологических характеристик. Характеристика объемов перевозок грузов свидетельствует об активном включении в перевозки автомобильного транспорта (40,8 % от общего объема перевозок), примерно одинаковой доли трубопроводного и железнодорожного транспорта (29,35 и 29,15 %) и незначительного участия водного транспорта (0,68 %) [1].

Из существующих видов транспорта рассмотрим водный и железнодорожный. Выбор связан с тем, что это достаточно экономичные виды транспорта для перевозки разнообразных грузов, в первую очередь, крупногабаритных.

Выгодное геополитическое расположение Белорусской железной дороги (БЖД) на перекрестке II и IX общеевропейских транспортных коридоров определяет ее роль важнейшего связующего звена между странами Европы и Азии. Сегодня приоритетным направлением деятельности БЖД является развитие транзитных перевозок. Доля транзита в общем объеме грузовых перевозок по белорусской магистрали составляет около 30 %.

В Беларуси сформировался ряд устойчивых железнодорожных направлений транзитных грузопотоков. В первую очередь, это транспортировка грузов в порты Латвии по маршруту Заольша–Бигосово, а также в сообщении с Калининградской

областью и Литвой. Важны перевозки в страны Евросоюза и обратно в рамках Общеввропейского транспортного коридора № II, а также между странами Балтийского и Черного морей в рамках Общеввропейского транспортного коридора № IX.

Белорусская железная дорога ведет активную работу по повышению привлекательности железнодорожного транспорта в целом, а также маршрутов перевозок через Республику Беларусь. Принимаются меры по повышению скорости доставки грузов, совершенствуется механизм взаимодействия с Государственным таможенным комитетом с целью сокращения времени контрольных операций на внешних границах ЕАЭС, внедряются современные информационные технологии «электронной» перевозки.

На долю железнодорожного транспорта республики приходится 30 % экспорта транспортных услуг, доля в ВВП Беларуси составляет 2,2 %. В 2015 г. по сравнению с 2014 г. повысился объем экспортных перевозок (107,3 %) за счет вывоза нефтепродуктов, лесных грузов, удобрений. Транзитные перевозки составили в 2015 г. 38,35 млн т, на 634 тыс. т к уровню 2014 г. увеличен транзит черных металлов. Данное увеличение было связано с привлечением дополнительного грузопотока чугуна со станции Новолипецк Юго-Восточной железной дороги на Клайпедский порт. Также на 22 тыс. т вырос объем транзита российских лесных грузов за счет калининградского направления, на 21 тыс. т увеличился транзит кокса [2]. Таким образом, мы видим, что Беларусь имеет возможности для транзита грузовых потоков Российской Федерации. Причем калининградское направление выделено как одно из стратегических направлений, где возможно привлечение дополнительных грузовых потоков.

Водный транспорт также является составной частью транспортного комплекса Республики Беларусь и обеспечивает перевозки грузов и пассажиров на внутренних водных путях (протяженность около 2 тыс. км) в приречные пункты, переработку грузов в 10 речных портах, расположенных в бассейнах Припяти, Днепра, Сожа, Березины, Немана, Западной Двины. Их судоходные условия зависят от гарантированных габаритов – глубины, ширины, надводной высоты и радиуса закругления. Эти параметры определяют максимальный размер и грузоподъемность судна, которое может пройти по реке. В целях обеспечения безопасности судоходства по внутренним водным путям необходимо регулярно в соответствии с законодательством Республики Беларусь проводить путевые работы. Таким образом, одна из задач – это развитие водных путей. Увеличение гарантированных габаритов рек Припять, Днепр, Сож и Березина позволит значительно улучшить их пропускную способность и, как следствие, повысить объемы перевозок внутренним водным транспортом. В системе водного транспорта работают 10 речных портов: Бобруйск, Брест, Гомель, Микашевичи, Могилев, Мозырь, Пинск, Речица, Витебск, Гродно, 4 предприятия водных путей: Гомель, Пинск, Мозырь, Бобруйск. Доля водного транспорта незначительна в транспортном комплексе страны, она не достигает 1 % от общего грузооборота [3].

Приоритетными направлениями развития водного транспорта являются развитие внутриреспубликанских перевозок грузов водным транспортом, в том числе за счет расширения их номенклатуры; развитие пассажирских перевозок водным транспортом за счет открытия новых туристических и экскурсионных маршрутов; развитие внутренних водных путей; модернизация транспортного и технического флота, приобретение производительной перегрузочной техники. Но по территории республики проходит также водный путь международного значения Буг–Припять–Днепр–Черное море, по которому перевозятся различные грузы. Речные порты Гомель, Бобруйск, Брест, Мозырь имеют железнодорожные подъездные пути и приспособлены для обработки грузов, следующих в смешанном сообщении. Развитие

торговли между Востоком и Западом, перегруженность железнодорожного и автомобильного транспорта все более настойчиво требуют восстановления этой водной системы. К этой транспортной системе тяготеет ряд грузопотоков Беларуси, Польши, Украины и других европейских стран, объем которых оценивается миллионами тонн (уголь, руда, металл, удобрения, соль, сахар, щебень, торф, лес, сапропели), а также грузы из стран Скандинавии. По этому водному соединению возможно перевозить до 4 млн т грузов в год [4, с. 307–309].

Если говорить о возможных водных грузопотоках с Российской Федерацией, то следует сказать, что Средне-Российская водная магистраль ввиду установления границ между Россией, Украиной и Беларусией начинается на западе реки Окой. Развитие магистрали по Днепру и далее по Припяти, Днепро-Бугской системе, Бугу и Висле должно быть предметом межгосударственных соглашений и представляет собой перспективный водный путь. В перспективе на территории Российской Федерации предполагается осуществить транспортно-энергетическую реконструкцию реки Ловати. Далее на север водная магистраль проходила бы по реке Волхову, Ладожскому озеру и реке Неве до Санкт-Петербурга. В перспективе реконструкция Днепра на территории Беларуси и Российской Федерации, строительство соединений р. Ловати с Западной Двиной и Западной Двины с Днепром и завершение магистрали могло бы стать межгосударственным проектом («Днепровское соглашение» о комплексном использовании водных ресурсов Днепра и Западной Двины – Россия, Беларусь, Украина).

В настоящее время на транспорте Союзного государства Беларуси и России, Таможенного союза Беларуси, России и Казахстана проводится большая работа по дальнейшему укреплению транспортно-экономических связей, развитию инфраструктуры общеевропейских транспортных коридоров, обновлению и восстановлению парков подвижного состава, созданию и расширению сети сервисных станций по диагностике, обслуживанию и ремонту автотранспортных средств, совершенствованию системы тарифо- и ценообразования, стабилизации финансового положения и развития транспортного комплекса.

#### Л и т е р а т у р а

1. Официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. – Минск, 2015. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by>. – Дата доступа: 13.04.2016.
2. Железнодорожник Белоруссии. – Режим доступа: <http://xpress.by/2016/03/23/otkryvaya-novye-vozmozhnosti>. – Дата доступа 18.04.2016.
3. Казаков, Н. Н. Исследование эффективности освоения грузопотоков речным транспортом Республики Беларусь / Н. Н. Казаков // Комплексная эксплуатация видов транспорта : Междунар. сб. науч. тр. / Белорус. гос. ун-т трансп. – 2012. – С. 71–77.
4. Логистика : учеб. пособие / И. М. Баско [и др.] ; под ред. д-ра экон. наук, проф. И. И. Полещук. – Минск : БГЭУ, 2007. – 431 с.