

## ТРАНЗИТНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В ПОЛЬШЕ: АНАЛИЗ И ТЕНДЕНЦИИ

---

**А. И. Горбачева, А. О. Ивашкевич, Д. В. Котлярова**

Институт бизнеса БГУ  
Минск, Беларусь

*This article considers the structure of cargo transportation in Poland, identifies the defining modes of transport, including the dynamics of transit traffic by the EU countries through Poland. The main reasons for the increase in transit against the background of the European decline in 2010-2016 are formulated. The factors that influence the trends of road and rail transit are analyzed.*

Начиная с 2011 г., в Европейском союзе действуют правила безопасности, вводящие общие декларации прибытия и убытия [1]. Безопасные данные, как и при ввозе-вывозе товаров в/из Литвы и Латвии, должны быть представлены в таможенную систему Польши заранее, до физического прибытия товаров на таможенную территорию ЕС. Затем данные будут обрабатываться в системе анализа рисков для целей безопасности.

Безопасные данные могут быть представлены в Систему контроля импорта (ICS) в форме краткой въездной декларации или, как альтернатива ICS, в Новую компьютеризированную транзитную систему (NCTS) посредством транзитной декларации. Субъект хозяйствования вправе решать, какую из двух систем он будет использовать, причем непредставление безопасных данных в NCTS вызовет необходимость представить такую информацию в ICS. И, наоборот, в случае подачи транзитной декларации, содержащей безопасные данные, не возникнет необходимость представлять такие данные в ICS.

На фоне жестких требований к документам, к качеству транспортного средства в Польше недостаточно высокий уровень инфраструктуры относительно стандартов Евросоюза. По-прежнему отсутствует согласованная сеть автомагистралей, связывающих крупные города и промышленные регионы. Кроме того, дорожное покрытие значительной части существующей дорожной сети еще не адаптировано к европейским стандартам. Состояние железнодорожной сети, к сожалению, не идеальное, приводит к снижению конкурентоспособности и качества услуг железного транспорта. Существующая инфраструктура железнодорожного транспорта препятствует развитию морских портов и внутренних водных путей.

Авиатранспортная инфраструктура относительно современна, но аэропорты в целом плохо связаны с железнодорожными и автодорожными сетями.

В 2016 г. транспорт составил 10,6 % ВВП Республики Польша [2]. Исходя из структуры грузоперевозок, приведенных в таблице, можно сделать вывод, что наиболее приоритетными направлениями развития будет авто- и железнодорожный транспорт.

**Динамика структуры грузоперевозок в Республике Польша [2]**

Транспорт \ Год	2010	2015	2016	2017
Морской	0,4	0,4	0,4	0,4
Водный	0,3	0,7	0,3	0,3
Трубопроводный	3,1	3	3	2,6
Воздушный	0	0	0	0
Автомобильный	83,1	83,5	84,2	85
Ж/д транспорт	13,1	12,4	12,1	11,4

Рассмотрим автотранспортный транзит странами Евросоюза через Польшу (см. рисунок). Общий рост транзита за годы наблюдения составил 28 % на фоне падения других стран на 9 %. Здесь очевидно влияние как кризиса, так и санкций. Имеются два основных направления транзита: Европа – СНГ; Азия – Европа.

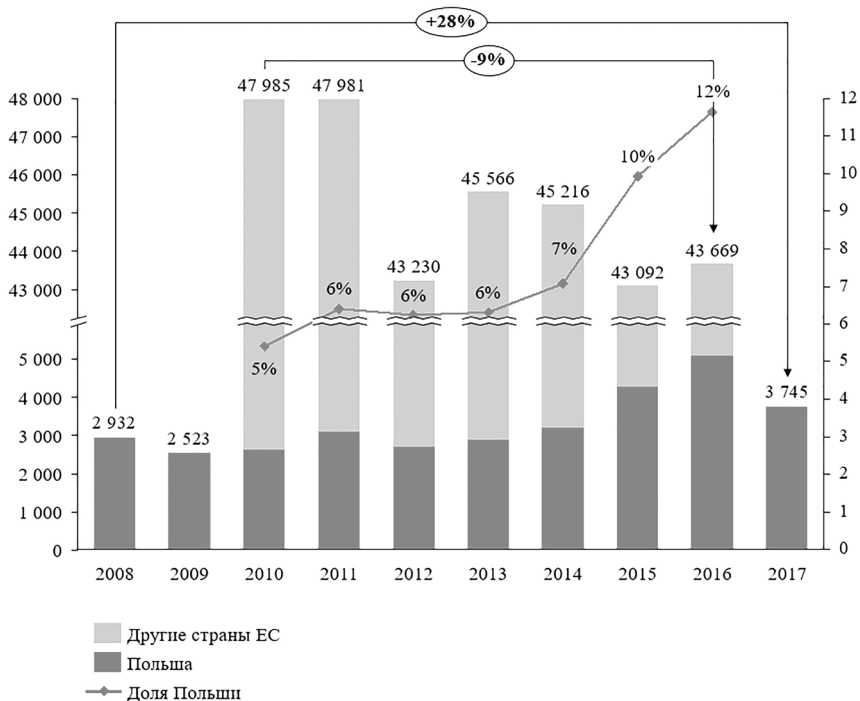
Анализ приведенных данных позволяет констатировать:

- постоянный тренд к росту транзита показывает хорошую диверсификацию рисков;
- устойчивые изменения, неизменный рост несмотря на мировой кризис и санкции, способность быстро адаптироваться к изменениям в соотношении спроса и предложения свидетельствуют о гибкости рынка транзита грузов;
- рост транзитного грузопотока показывает сравнительные преимущества Польши по сравнению с Литвой (ЕС – Россия), и с Украиной (ЕС – Азия).

Следует упомянуть, что мощные порты и развитая современная инфраструктура не так сильно влияют на транзит, как гибкость рынка, которая занимает более 80 % в структуре влияющих факторов [2]. Если рассмотреть динамику грузоперевозок железнодорожным транспортом [3], то здесь тенденция к общему снижению объемов аналогична в целом по ЕС.

Тренд снижения железнодорожных грузоперевозок может быть обусловлен следующими причинами:

- повышение значимости автомобильного транспорта, в том числе из-за хорошей инфраструктуры транспортных коридоров, жестких требований по ним;
- ухудшение качества железнодорожной инфраструктуры, особенно на внутренних перевозках.



Транзитные перевозки автотранспортом через Польшу странами Евросоюза, тыс. т. [1]

Грузовой воздушный транспорт в Польше практически не развит, однако пассажирский транзит вырос. На данный момент это достигнуто за счет привлечения лоукост-авиакомпаний, увеличения регулярных рейсов по отношению к чартерным.

Таким образом, следует отметить преимущественные успехи транзитных перевозок через Польшу, в основном для автомобильного транспорта. Кроме уже отмеченных причин, основное влияние оказали следующие факторы:

- Уровень развития автодорожной сети: наблюдается улучшение дорожной инфраструктуры за счет финансирования со стороны ЕС.

- Улучшение работы пограничных переходов и таможенных служб (расширение объектов, развитие информационных систем пограничной службы, контрольных инструментов и т. п.). Инструментами выступают Программы трансграничного сотрудничества, получающие финансовую поддержку со стороны Европейского Союза [4]:

- Польша – Беларусь – Украина;
- Латвия – Литва – Беларусь;
- Венгрия – Словакия – Румыния – Украина;
- Румыния – Молдова – Украина.

Именно инвестиционные усилия в рамках улучшения транспортной инфраструктуры и есть тот ключевой фактор, который обеспечивает превращение транспортного транзита в один из важных источников роста ВВП и увеличения доходов государства.

### **Список использованной литературы**

1. Statistics Poland [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://stat.gov.pl/en/search>. – Дата доступа : 04.11.2018.
2. Eurostat [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>. – Дата доступа : 05.11.2018.
3. Банк данных Главного управления статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>. – Дата доступа : 01.11.2018.
4. ENP CBC – программы трансграничного сотрудничества в рамках европейской политики добрососедства / Нац. науч.-техн. портал Республики Беларусь. – Режим доступа : [http://www.scienceportal.org.by/cooperation/opportunities/multilateral/enp\\_cbc/](http://www.scienceportal.org.by/cooperation/opportunities/multilateral/enp_cbc/). – Дата доступа : 01.11.2018.

## **ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ SCOR-АНАЛИЗА ПРИ РЕИНЖИНИРИНГЕ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ НА ПРИМЕРЕ DEGUSSA AG**

---

**К. В. Давыдова, А. М. Туровец**

Институт бизнеса БГУ  
Минск, Беларусь

*Building an effective supply chain is a difficult task for Belarusian enterprises and acquiring it through trial and error can cost the business too much. In this regard, it is advisable to study the technology of supply chain construction, successfully applied by leading global companies, based on SCOR-analysis.*

Модель SCOR на сегодняшний день признается в качестве международного межотраслевого стандарта при планировании и управлении цепями поставок. Для описания цепи поставок (ЦП) путем комбинации готовых