

## ПОТЕНЦИАЛ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В РАМКАХ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОЕКТА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

*Костенко Н. В.*, кандидат экономич. наук, доцент, Брестский государственный технический университет, г. Брест,  
*Худинская М. В.*, магистрант, Брестский государственный технический университет, г. Брест, 925boxcargo@gmail.com

В статье рассмотрены теоретические вопросы значимости транспортной инфраструктуры в глобальных цепочках добавленной стоимости: физические характеристики, эксплуатационные и географические аспекты. Раскрыта экономическая значимость транспортной отрасли для Республики Беларусь с макроэкономической точки зрения. Приведена сравнительная характеристика эффективности перевозок различными видами транспорта в Республике Беларусь. Охарактеризована транспортная инфраструктура. Выявлены ограничения и пути их преодоления в реализации проекта «Один пояс – один путь».

**Ключевые слова:** транспорт; транспортная инфраструктура; эксплуатационные характеристики видов транспорта; транспортная система Республики Беларусь; транзитный потенциал.

## POTENTIAL OF THE TRANSPORT SYSTEM OF THE REPUBLIC OF BELARUS WITHIN THE FRAMEWORK OF THE SILK ROAD ECONOMIC PROJECT

*Kostenko N.*, candidate of economics, Associate Professor, Brest State Technical University, Brest;  
*Hudinskaya M.*, master student, Brest State Technical University, Brest, 925boxcargo@gmail.com

We present a theoretical discussion of the importance of the transport infrastructure in the global value chains, with emphasis on physical, operational and geographic characteristics, and the macroeconomic significance of the transport for the Republic of Belarus. Comparative assessments of efficiency of freight carriage by different modes of transport is provided for the Republic of Belarus, supported by a description of its transport infrastructure. Finally, the constraints of the transport sector are identified in the context of the «One Belt, One Road» initiative, and recommendations are presented for overcoming these constraints.

**Keywords:** transport; transport infrastructure; field-performance data modes of transport; transport system of the Republic of Belarus; transit potential.

В международной торговле фрагментация производств и логистика поставок компонентов и готовой продукции способствует вовлечению все большего количества стран в глобальные цепочки добавленной стоимости, что обуславливает актуальность исследования. Научная новизна представленного исследования заключается в оценке эффективности транспортной системы Республики Беларусь, выявлении негативных тенденций в динамике экспорта транспортных услуг и определении направлений совершенствования транспортной инфраструктуры.

Целью статьи является определение транзитного потенциала транспортной системы Республики Беларусь в рамках реализации Экономического проекта Шелкового пути «Один пояс – один путь». Решение задач базировалось на методах трендового и структурного анализа потенциала транспортной системы Республики Беларусь, сравнительного анализа видов транспорта, экспоненциального сглаживания и выявления причин падения показателей экспорта транспортных услуг.

Методологической основой исследования послужили научно-теоретические разработки Ж.-П. Родриге [1], М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина [3], С.П. Глинкина, М.О. Тураева, А.А. Яковлев [6]. Информационная база представлена международной статистической базой TradeMap, данными Евразийской экономической комиссии и Национального статистического комитета и Министерства экономики Республики Беларусь [2, 4, 7,8].

Тенденция интеграции стран в глобальные цепочки добавленной стоимости способствует формированию разветвленной транспортной инфраструктуры, которая выступает связующим звеном в формировании государственности, благодаря установлению международного сотрудничества путем вовлечения в торговые операции и производственные процессы.

В монографии Jean-Paul Rodrigue отмечено, что оценка экономической значимости транспорта требует категоризации видов воздействий, которые она оказывает. К ним относятся основные физические характеристики, эксплуатационные и географические аспекты:

- основные характеристики транспорта. Наиболее фундаментальные последствия транспортировки связаны с физической способностью перевозить грузы и связанными с этим расходами, для поддержки этой мобильности, что включает в себя настройку маршрутов, обеспечивающих новые или существующие взаимодействия между хозяйствующими субъектами;

- эксплуатационные характеристики, что подразумевает лучший уровень использования существующих транспортных средств, с учетом фактора времени, поскольку грузы перевозятся быстрее и с меньшими задержками;

- географические аспекты. Доступ к более широкой рыночной базе, где можно добиться экономии за счет роста производства, распределения и потребления.

Таким образом, экономическая значимость транспортной отрасли может быть оценена с макроэкономической точки зрения. На макроэкономическом уровне транспорт, связан с уровнем производства, занятости и доходов в рамках национальной экономики. Во многих развитых странах транспорт составляет от 6% до 12% ВВП. Если рассматривать более

всеобъемлющий уровень, включающий затраты на логистику, такие затраты могут составлять от 6 до 25% ВВП [1, с. 38].

В мировом рейтинге по данным TradeMap за 2016 г. [2], по объёму экспорта транспортных услуг Беларусь находится на 16 месте в мире, рис. 1.

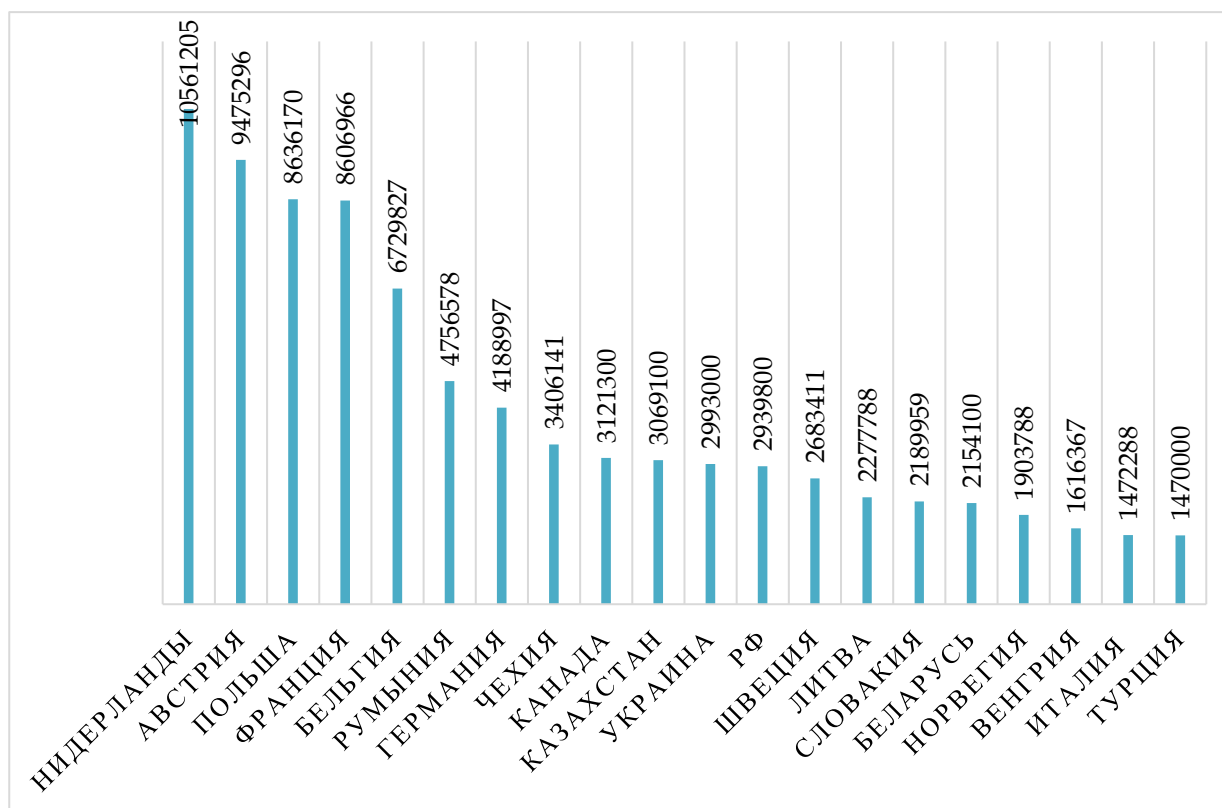


Рисунок 1. Рейтинг стран по объемам экспорта грузовых перевозок за 2016 г.,  
долл. США

Для Беларуси, находящейся на перекрестке транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с двумя мощными рынками: России и Китая, а также страны Черноморского побережья со странами Балтийского моря, эффективное использование потенциала транспортно-логистических услуг должно быть приоритетной экономической задачей. Для решения такой задачи национальная транспортная система должна стать конкурентоспособной, достаточно развитой для того, чтобы привлечь и обслуживать в соответствии с международными стандартами транзитные грузопотоки [3, с. 65].

Роль каждого из видов транспорта оценивается удельным весом в общем объеме перевозок в тоннах и в транспортной работе - грузообороте в тонно-километрах, являющимися основными измерителями транспортных услуг.

Сравнивая одну железнодорожную линию со стандартной четырехполосной автомагистралью, можно заметить, что железная дорога значительно более эффективна, чем автомобильная, с точки зрения пропускной способности и пространства, поскольку имеет

удвоенную пропускную способность, однако автомобильные перевозки являются более гибкими с точки зрения пространственного охвата [1, с. 38].

В таблице приведено распределение объема перевозок и грузооборота по видам транспорта по данным за 2017 г.

**Удельный вес видов транспорта в транспортном комплексе Республики Беларусь за 2017 г.**

Вид транспорта	Доля вида транспорта в зависимости от:	
	объема перевозок, тыс. т	грузооборота, млн. т/км
Автомобильный	166 671	26 987
Железнодорожный	146 295	48 538
Внутренний водный	2 019	32
Воздушный	55	83

Источник: [7]

Железнодорожный транспорт в Республике Беларусь является вторым по популярности и по объему экспорта, после трубопроводного. Динамика экспорта и импорта грузовых транспортных перевозок отражена на рис. 2.

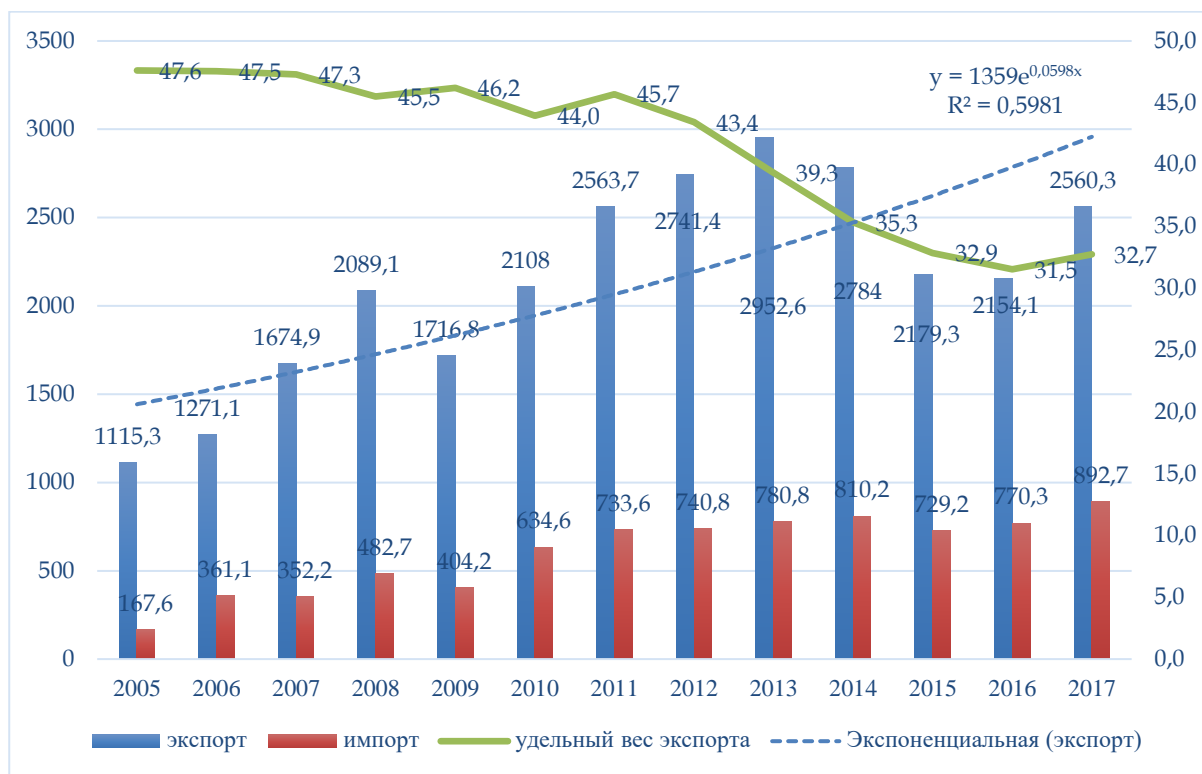


Рисунок 2. Динамика объемов экспорта и импорта грузовых транспортных перевозок (трубопроводных, автомобильных и железнодорожных) за 2005-2017 гг., долл. США

Источник: разработано авторами на основе данных [2].

Как видно из рис. 2, в период с 2014 по 2016 гг. объем перевозок сократился, что обусловлено санкционным давлением.

Взаимные санкции между странами ЕС и РФ снизили товарооборот и уменьшили перевозки грузов и транспортных средств по территории Беларуси. Сократить данные негативные последствия и реализовать геоэкономический потенциал Беларуси в сложной международной обстановке возможно за счет создания привлекательных для компаний условий перевозки высокодоходных грузов по железной дороге в направлении портов Калининграда, Клайпеды, Риги и Вентспилса, нефтепродуктов из Литвы в Украину, развития контейнерных перевозок в сообщении Китай-страны Европейского союза [4].

Через Беларусь проходит два международных транспортных коридора: МТК II (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород); МТК IX проходит с Севера на Юг (Хельсинки – Вильнюс – Минск – Киев – Кишинев – София – Александруполис – Бухарест соединяющий Финляндию, Литву, Латвию, Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию) с ответвлением 9b.

В пределах Республики Беларусь железнодорожная линия пролегает по направлению Брест–Минск–Орша–Осиновка. Участок транспортного коридора № II (Красное (Россия) /Осиновка (Беларусь) – Брест) является двухпутным полностью электрифицированным и оснащенным устройствами автоматической блокировки, электрической и диспетчерской централизации. Эксплуатационная длина коридора по территории Беларуси – 611 км. Допустимые скорости движения: грузовых поездов – 80-90 км/ч, пассажирских – 140 км/ч. Протяженность железнодорожных линий транспортного коридора № IX: направление Терюха–Гомель–Витебск–Езерище – 489 км; направление Гудогай–Молодечно–Минск–Жлобин составляет 372 км. Суммарная провозная способность железнодорожного транспорта при его полной загрузке составляет около 360 млн. т в год. Наибольшие объемы грузов (около 100 млн. т.) можно за год перевезти на участках Брест – Орша и Гомель – Молодечно [5].

МТК IX в сочетании с МТК II имеет огромный потенциал в обеспечении транспортных связей между ЕС и Азией, в первую очередь с Китаем в рамках проекта Экономическая зона Шелкового Пути [3, с. 87].

В 2013 г. китайским руководством предложена концепция «Один пояс – один путь», составной частью которой является стратегия «Экономический пояс Шелкового пути», непосредственно затрагивающая интересы России и Беларуси. Реализация проекта позволит существенно сократить расстояние транспортировки грузов из стран Азии в Европу по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. Время доставки по железной дороге через Республику Беларусь составит около 16 суток, морской путь – 36 суток.

Для того чтобы часть китайских грузов сопровождалась таможенной или другой услугой со стороны Беларуси, республике необходимо создать современную логистическую и складскую инфраструктуру.

Соглашение по проекту создания совместного китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень» было подписано в 2010 г. между Министерством экономики Белоруссии и ОАО «Китайская корпорация инжиниринга САМС» (САМСЕ); межправительственное соглашение заключено в 2011 г. и ратифицировано в начале 2012 г.

В 2015–2016 гг. на самом высоком уровне достигнуты договоренности об активизации инвестиционного взаимодействия между странами, переходе к взаимному прямому инвестированию и сопряжению производственных потенциалов. Подчеркивается, что Белоруссия является «логистическим перекрестком», связывающим Запад и Восток, а также Черноморское и Балтийское побережья. До 2020 г. Китай намерен инвестировать 500 млн долл. в создание так называемого «сухого порта», который, по замыслам китайской стороны, будет «связующим звеном между Евразией и Евросоюзом». В 2015 г. Белорусская железная дорога отчиталась о завершении модернизации грузового склада городской товарной станции Колядичи в современный логистический центр с крытым складом, который должен стать базой белорусского «Сухого порта». Создавать логистический центр будет контролируемая государством китайская компания China Merchants Group.

К очевидным результатам белорусско-китайского инвестиционного сотрудничества следует отнести реализованные проекты реконструкции автомобильных и электрификации железных дорог (реконструкция участка автомобильной дороги М5/Е271, электрификация участка ЖД Гомель–Жлобин). Все названные проекты осуществлены при использовании китайских связанных кредитов [6].

В 2016 г. КНР предоставила белорусской стороне технико-экономическую помощь в размере 230 млн долл. на развитие территорий в пределах парка «Великий камень». Участие в финансировании проектов индустриального парка примет и создаваемый Беларусбанком, Минфином Белоруссии, а также одной из крупнейших строительных корпораций КНР «СITIC Construction Co.,Ltd» белорусско-китайский инвестиционный фонд.

Низкий уровень развития инфраструктуры в большинстве стран Экономического пояса Шелкового пути препятствует росту торгово-экономического сотрудничества между государствами и не позволяет им в полной мере реализовать свой геоэкономический потенциал [4].

Одним из основных направлений деятельности для реализации проекта является устранение «узких мест». Одним из таких является переход Брест – Малашевиче (Польша), через который идет основной грузопоток, связывающий Китай и ЕС. Разница в ширине

колеи железнодорожных путей требует перегрузки или замены тележек для дальнейшего следования подвижного состава, что, в настоящее время, значительно увеличивает сроки доставки грузов.

Китай совместно со странами-участницами ЕАЭС прорабатывает проект создания высокоскоростной магистрали «Евразия». Протяженность участка Китай – Казахстан – Россия – Беларусь – Польша – Германия составляет 9500 км. Таким образом, должен быть реализован проект по созданию крупномасштабной сети высокоскоростного движения – около 50 тыс. км [3].

В рамках ЕАЭС ведется плодотворная работа по формированию единой транспортной политики, призванной унифицировать правила и подходы, существующие в государствах-членах ЕАЭС [8, с. 5].

Следует выделить следующие необходимые мероприятия для реализации проекта:

- увеличение пропускной способности железнодорожного пути путем модернизации отдельных участков пути, обновления подвижного состава;
- электрификация всех участков железной дороги;
- увеличение пропускной способности за счет улучшения технологических процессов на стыках дороги разной ширины колеи;
- привлечение дополнительных инвестиций для создания комплекса логистических складов, необходимых для реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь.

Таким образом, для реализации масштабного проекта Экономический пояс Шелкового пути необходимо не только в значительной степени улучшить имеющуюся инфраструктуру железнодорожного комплекса, но и построить новую современную, отвечающую высоким требованиям проекта систему, а также построить необходимые транспортно-логистические комплексы. Данный проект представляет собой хорошую возможность для Республики Беларусь в полной мере реализовать свой потенциал в повышении конкурентоспособности и увеличении экспорта транспортно-логистических услуг.

#### **Библиографические ссылки**

1. Jean-Paul Rodrigue, The Geography of Transport Systems FOURTH EDITION.– New York: Routledge, 2017. – 440 p.
2. TradeMap. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.trademap.org>. – Дата доступа: 12.01.2019.
3. Ковалев, М. Транспортная логистика Беларуси: состояние, перспективы: моногр. / М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина – Минск: Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.
4. Экономический бюллетень НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь. – № 7. – 2018. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://economy.gov.by/ru/ekonom\\_bul\\_4\\_2018-ru/](https://economy.gov.by/ru/ekonom_bul_4_2018-ru/)

5. Белорусская железная дорога. Развитие приоритетных направлений. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.rw.by/corporate/belarusian\\_railway/priority\\_directions/](https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/priority_directions/). – Дата доступа: 14.01.2019.
6. Глинкина, С.П., Тураева, М.О., Яковлев, А.А. Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба Евразийского союза: Доклад. – М.: Институт экономики РАН, 2016. – 59 с.
7. Транспорт и связь в Республике Беларусь. Статистический сборник. – Минск: Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2018. – 114 с.
8. Транспорт и инфраструктура. – Москва, ЕЭК, 2018. – 165 с.