

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенные теоретические исследования позволяют заключить, что организация железнодорожных пассажирских перевозок и всей транспортной системы страны должна соответствовать уровню экономического развития общества, его социальному потенциалу и потребностям. На современном этапе этим требованиям наиболее соответствует логистическая концепция, применение которой положительно отражается на развитии как железнодорожного, так и автомобильного транспорта Республики Беларусь.

ЛИТЕРАТУРА

1. Всемирный банк [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.worldbank.org> – Дата доступа: 06.04.2018

2. Логистика управления расходами пассажирских перевозок в условиях реформирования железнодорожного транспорта / А. А. Михальченко // Материалы IV научно-практической конференции «Маркетинг и логистика в системе менеджмента пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте», К.: ДАЗТУ, Каменец-Подольский. 2015. С.83-86

УДК 656.225:656.062

ВЫЗОВЫ ТЕКУЩЕМУ СОСТОЯНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ CHALLENGES TO THE CURRENT STATUS OF THE TRANSPORT SYSTEM OF THE REPUBLIC OF BELARUS

А.В. Савченко

**УО «Белорусский государственный университет транспорта»,
г. Гомель, Беларусь**

A. Savchenko

UO "Belarusian state University of transport», Gomel, Belarus

Для Республики Беларусь, благодаря привлекательности географического положения, особое значение имеет транзит и поиск новых перспективных рынков транспортных услуг. Если придавать важное значение транзиту как важнейшему потенциалу национальной эко-

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

номики, то Республика Беларусь может стать интегрирующим звеном в торговле между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона.

For the Republic of Belarus, due to the attractiveness of the geographical location, transit and the search for new promising markets for transport services are of particular importance. If to attach importance to transit as the most important potential of the national economy, the Republic of Belarus can become an integrating link in trade between the countries of the European Union and the Asia-Pacific region.

ВВЕДЕНИЕ

Общее экономическое развитие страны во многом зависит от уровня развития транспортного комплекса. Республика Беларусь, находящаяся на пересечении основных транспортных потоков, должна обеспечить эффективное использование как транзитного потенциала, так рынка транспортно-логистических услуг. Однако транзитный потенциал международных транспортных коридоров №2 и №9, проходящих по территории страны, остается реализованным не в полной мере, несмотря на эффективность доставки грузов из Юго-Восточной Азии в ЕС.

Рост экспорта и транзита требует создания транспортно-логистической инфраструктуры нового качества – инфраструктуры, способной генерировать комплексные логистические продукты и обеспечивать снижение издержек, связанных с доставкой товара конечному потребителю, и времени доставки груза [4].

ВЫЗОВЫ ТЕКУЩЕМУ СОСТОЯНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В условиях глобализации мировой экономики транзитная логистика выступает основой формирования международных рынков товаров. Активное развитие внешнеэкономических связей между странами, рост объемов внешнеторговых операций и, как следствие, транзитных перевозок, изменяют роль различных видов логистических центров и транспортной системы.

Можно выделить две основные проблемы, связанные с транспортом внутри страны: перегруженность инфраструктуры и выбросы загрязняющих веществ в атмосферу. Поскольку большая часть пере-

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

возки грузов из логистических центров в места потребления осуществляется автомобильным транспортом, то интенсивность выбросов углекислого газа и других загрязняющих веществ значительно выше, чем при международном сообщении.

Существующая транспортная инфраструктура Республики Беларусь сталкивается с проблемами недостаточной пропускной способности в узловых точках, например, при пересечении государственной границы со странами ЕС, где средний срок ожидания оформления груза составляет более суток, либо при обработке грузов в узловых точках. Отсюда можно сделать вывод, что интенсивность транзитных перевозок, проходящих по территории страны, будет зависеть от эффективности работы пунктов пропуска на государственной границе [2] и роста транспортных потоков. Уменьшение простоя грузов в пунктах таможенного оформления может стать толчком для повышения транзитной эффективности страны.

Необходимо отметить, что прогнозируемые торговые потоки до 2050 года определяют необходимость оценки потенциала существующей национальной инфраструктуры и устранения потенциально «узких» мест. Однако образующаяся напряженность движения транспортных средств оказывает существенное влияние на общую производительность транспортной сети страны.

С учётом перспективного направления развития экономики Республики Беларусь в сотрудничестве с Китайской Народной Республикой, выполняется проект «Один пояс один путь». Согласно проекта уже сегодня товарооборот между Китаем и Европой уже достигает 700 млрд долларов и к 2020 году может превысить 1 триллион [3].

Сегодня грузы из Китая в ЕС идут от 40 до 60 дней по маршруту протяженностью от 12 до 23 тысяч км в зависимости от способа транспортировки [5]. Кратчайший сухопутный путь из АТР через Евразию в Европу поможет сократить на 50 % как расстояние следования груза, так и время доставки.

Наиболее перспективным маршрутом Шелкового пути является путь, проходящий через западный Китай в Европу через Казахстан, Россию и Беларусь, альтернативные маршруты на сегодняшний день гораздо менее выгодны, а также опасны, учитывая политическую нестабильность и военные действия в некоторых регионах.

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

Таким образом, Беларусь получает шанс на строительство на своей территории транспортно-логистического хаба, который позволит увеличить товарооборота с Китаем (импорта, транзита и экспорта). Поэтому на данный момент остается актуальным вопрос соответствия расположения существующих логистических центров республики перспективному направлению грузопотоков, а также достаточности их мощности для осуществления переработки грузов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Интегрирование логистической системы республики в мировую экономику и повышение транзитно-логистического потенциала государства на мировой арене возможны при реализации преимуществ географического положения страны, рациональном использовании существующих транспортных систем, оптимальном расположении логистических центров на территории страны, обеспечивающих кратчайший путь и минимальные временные рамки прохождения грузов между странами ЕС и Азиатско-Тихоокеанского региона, а также предоставляющих широкий перечень логистических услуг для контрагентов международных цепей поставок. Все это позволит Республике Беларусь перейти на новый этап экономических взаимоотношений со странами-партнерами, достичь наивысших результатов экономической деятельности государства.

Задачами Республики Беларусь в области развития транспортной логистики и совершенствования перевозочного процесса являются:

- совершенствование таможенного законодательства, внедрение современных информационных технологий для таможенного контроля;
- развитие международных транспортных коридоров и модернизация транспортной инфраструктуры, обеспечивающей их функционирование.

ЛИТЕРАТУРА

1. ITF Transport Outlook 2017 [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.ttm.nl/wp-content/uploads/2017/01/itf_study. Дата доступа: 21.04.2018.
2. Ковалев, М. М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы : моногр. / М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина. – Минск : Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

3. Кулинцев Ю. «Один пояс – один путь»: инициатива с китайской спецификой [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://russiancouncil.ru/blogs/riacexperts/31461/>. Дата доступа: 12.03.2018.

4. Шиберт Р.Л. Организация логистических центров и грузовых терминалов: учеб. пособие: Шиберт Р.Л.; Нижегород. гос. техн.ун-т им. Р.Е. Алексеева. – Нижний Новгород, 2014. – 46 с.

5. Экономический пояс Шелковый путь [Электронный ресурс]: Национальный координационный центр по развитию отношений со странами АТР – Режим доступа: <http://aprccenter.ru/component/k2/328.html>. Дата доступа: 04.03.2018.

УДК 656.131

ОПТИМИЗАЦИЯ РАБОТЫ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА С УЧЕТОМ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ АСПЕКТОВ THE OPTIMIZATION OF THE URBAN PUBLIC TRANSPORT WORK WITH REGARD TO ENVIRONMENTAL ASPECTS

Л.А. Липницкий, канд. техн. наук, доц.

Международный государственный экологический институт
им. А.Д. Сахарова БГУ, Минск, Беларусь

L. Lipnitski, PhD of Engineering Sciences, Associate Professor
International Sakharov Environmental Institute of Belarusian State
University, Minsk, Belarus

Исследование экологических аспектов городского общественного транспорта и возможные варианты их решения.

The study of environmental aspects of urban public transport and possible solutions.

ВВЕДЕНИЕ

К основным источникам загрязнения окружающей среды городов относятся энергетические объекты; промышленные предприятия и транспорт. Наибольшее загрязнение атмосферного воздуха происходит от автотранспорта, работающего на углеводородном топливе, т.е. бензине и дизельном топливе. Вследствие сжигания указанных видов