

УДК 658 (7)

РАЗВИТИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ И КИТАЕМ

DEVELOPMENT OF MULTIMODAL TRANSPORTATION BETWEEN THE REPUBLIC OF BELARUS AND CHINA

Лапковская П. И.¹, канд. экон. наук, доц.,

Лещенко К. И.², ст. преп.,

¹Институт бизнеса Белорусского государственного университета,
г. Минск, Республика Беларусь

²Белорусский государственный университет,
г. Минск, Республика Беларусь

P. Lapkouskaya¹, Ph. D. in Economics, Ass. Prof.,
K. Leshchenko², Senior Lecturer,

¹School of business of Belarusian State University,
Minsk, Republic of Belarus

²Belarusian State University, Minsk, Republic of Belarus

На сегодняшний день использование мультимодальных перевозок в Республике Беларусь получило широкое развитие благодаря переориентации направления транспортировки на Восток и Юго-Восток. Такой разворот закономерно формирует запрос на разработку логистических маршрутов в этих направлениях. Поэтому в Республике Беларусь наибольшую популярность приобрели мультимодальные контейнерные перевозки.

Today, the use of multimodal transportation in the Republic of Belarus has been widely developed due to the reorientation of the transportation direction to the East and South-East. Such a turn naturally creates a demand for the development of logistics routes in these directions. Therefore, multimodal container transportation has become the most popular in the Republic of Belarus.

Ключевые слова: мультимодальные перевозки, цепочки поставок, логистика, Китай.

Keywords: multimodal transportation, supply chains, logistics, China.

ВВЕДЕНИЕ

Мультимодальная перевозка представляет собой сложную систему взаимодействия различных участников цепи поставок. Одним из преимуществ данного вида перевозок в международной логистике является унификация и стандартизация правовых основ в области транспорта. Они регулируются многосторонними конвенциями и соглашениями, разработанными в рамках ООН и двухсторонними межправительственными соглашениями, определяющими вопросы транзита, разрешительную систему международных перевозок, страхование, порядок пересечения границы и перевозок опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов.

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ И КИТАЕМ

Комбинации транспорта в мультимодальных перевозках составляют в зависимости от направления, номенклатуры груза и его особенностей, срока доставки и множества иных факторов. К примеру, при перевозке опасного груза с использованием железнодорожного транспорта, представители железной дороги требуют выполнения большего количества требований, чем при перевозке на автомобильном или морском транспорте. В международном сообщении существенное значение приобретают таможенные процедуры оформления грузов, а также транспортное законодательство и коммерческо-правовые особенности перевозок в тех странах, по которым проходит маршрут следования груза [1].

Схематично организация мультимодальной доставки представлена на рис. 1.

Преимущества и недостатки наиболее распространенных комбинаций видов транспорта представлены в табл. 1.

По данным белорусской железной дороги основным направлением экспорта грузов остаются перевозки с назначением в Китай, объемы которых увеличены не только по сухопутным маршрутам, но и по мультимодальным с задействованием инфраструктуры портов Российской Федерации. За 2023 год в сообщении Республика Беларусь – Китай отправлено более 1,5 тысяч контейнерных поездов, что на 50 % больше, чем в 2022 году [2]. Экспорт в 2023 году составил 313 ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент (TEU). С 2018 по 2023 год наблюдается

положительная динамика развития контейнерных перевозок в Республике. За пять лет экспорт увеличился на 301 %, импорт – на 454 %.



Рисунок 1 – Алгоритм мультимодальной перевозки комплектного и сборного груза с использованием автомобильного и морского транспорта

Переориентация экспортно-импортных потоков изменила структуру цепей поставок, определив тренд на мультимодальность. Кроме использования транспортного коридора «Север – Юг», белорусские транспортно-экспедиционные компании рассматривают и альтернативные логистические маршруты. Один из них – с использованием портовой инфраструктуры международного морского торгового порта Баку (Азербайджанская Республика). Бакинский ММТП расположен на пересечении Нового шелкового пути и основных международных транспортных коридоров с востока на запад и с севера на юг.

Таблица 1 – Преимущества и недостатки комбинаций различных видов транспорта при перевозке грузов, в том числе между Республикой Беларусь и Китаем

Комбинация видов транспорта	Направления перевозок (Республика Беларусь)	Преимущества	Недостатки
1	2	3	4
Авто + ЖД	Китай – Республика Беларусь	– возможность доставки «от двери до двери»; – относительная гибкость при планировании маршрута	– ограничение в использовании 20-футовых контейнеров; – более узкая номенклатура допустимых к перевозке грузов

Окончание табл. 1

1	2	3	4
Авиа + авто	Китай – Республика Беларусь	– самый короткий срок доставки	– перевозка только сборных грузов; – самая высокая ставка на перевозку; – узкая номенклатура перевозимых грузов
Море + ЖД	Страны Азии – Республика Беларусь через порты Дальнего Востока	– наиболее дешевая ставка на перевозку	– большой срок доставки; – чаще всего морские линии не несут ответственность за повреждение груза
Авто + авто (перевозка сборных грузов от разных грузоотправителей разным грузополучателям)	Страны Европы – Республика Беларусь; Турция – Республика Беларусь через территорию Грузии	– короткий срок доставки; – возможность доставки «от двери до двери»	– такая комбинация транспорта чаще всего используется для перевозки сборных грузов от разных грузоотправителей разным грузополучателям, из-за чего при наличии проблем с одной из партий грузов, остальные вынуждены простаивать, пока ситуация не разрешится; – наличие риска повреждения груза при перевалке с одного ТС в другое; – относительно узкая номенклатура перевозимых грузов
Авто + море	Страны Восточной Азии – Республика Беларусь через порт Новороссийска и Санкт-Петербурга; Турция – Республика Беларусь через Черное Море (порты Российской Федерации)	– относительно низкая ставка на перевозку; – возможность перевозки «от двери до двери» на большие расстояния; – широкая номенклатура перевозимых грузов	– большой срок доставки; – чаще всего морские линии не несут ответственность за повреждение груза во время транспортировки

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие белорусского рынка транспортных услуг происходит ежедневно. Это касается не только сотрудничества, подписания различного рода соглашений с другими странами и развития инфраструктуры, но и умение приспосабливаться белорусскими транспортно-экспедиционными компаниями к меняющимся условиям ведения бизнеса. Для прогрессивного развития мультимодальных перевозок грузов в Республике Беларусь, необходимо предпринять некоторые меры:

1) создание благоприятной законодательной базы: следует усовершенствовать законодательство в области мультимодальных перевозок, в частности, разработать и внедрить стандарты и нормативы в этой сфере, способствующие сокращению документооборота, издержек и, соответственно, времени на организацию перевозки [3];

2) развитие инфраструктуры: для увеличения эффективности перевозок необходимо продолжать улучшать транспортную инфраструктуру страны. Прежде всего, это касается инфраструктуры железных дорог, поскольку большая часть грузового потока, перемещаемого посредством мультимодальных перевозок, приходится на этот вид транспорта;

3) повышение качества услуг: необходимо развивать сервисные услуги, связанные с мультимодальными перевозками, т. е. терминальное обслуживание, страхование, таможенное оформление и т. д.;

4) стимулирование инноваций: следует поощрять исследования и разработку новых технологий в области мультимодальных перевозок, таких как беспилотные транспортные средства, автоматизированные системы погрузки и разгрузки и т. п.;

5) обучение и повышение квалификации специалистов: немаловажную роль в развитии мультимодальных перевозок играет подготовка специалистов в этой области и повышение их квалификации. Из-за часто меняющихся условий рынка и вводимых санкциями ограничений, следует чаще проводить обучения среди действующих специалистов крупных компаний по организации мультимодальных перевозок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Фрищин, Б. В. Мультимодальные транспортные технологии : электронный учебно-методический комплекс для студентов специ-

альности 1-26 02 05 «Логистика» / Б. В. Фрищин ; Белорусский государственный экономический университет, Кафедра логистики и ценовой политики. – Мн. : БНТУ, 2022. – 282 с.

2. 30 января 2024 года на технико-экономическом совете в Минске подвели итоги деятельности Белорусской железной дороги в 2023 году и наметили планы на 2024 год. – URL: https://www.rw.by/corporate/press_center/corporate_news_/2024/01/30-yanvary-a-2024-goda-na-tekhniko-ekonomicheskoy-sovete-v-minske-podveli-itogi-deyatelnosti-beloruss/ (дата обращения: 05.05.2025).

3. Экономический механизм развития транспортно-логистической деятельности на предприятиях / Р. Б. Ивуть, П. И. Лапковская, О. В. Мясникова, Д. Н. Месник – Мн.: БНТУ, 2022. – 240 с.

Представлено 15.06.2025

УДК 656:005.932

ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАДИЦИОННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

ANALYSIS OF COMPETITIVENESS OF TRADITIONAL AND ELECTRIC CARS ON THE EXAMPLE OF THE REPUBLIC OF BELARUS

Копко Ю. А., ст. преп.,

Белорусский национальный технический университет,

г. Минск, Республика Беларусь

Y. Kopko, Senior Lecturer,

Belarusian National Technical University, Minsk, Republic of Belarus

В статье сделаны выводы о конкурентоспособности традиционных автомобилей и электромобилей на примере Республики Беларусь. Анализ проводился с помощью метода оценки совокупных затрат на владение автомобилем, учитывающего как эксплуатационные экономические расходы, так и косвенные экологические издержки.