

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ БАРАНОВИЧИ: ИСТОРИЧЕСКОЕ НАСЛЕДИЕ И СОВРЕМЕННАЯ РОЛЬ В РЕГИОНАЛЬНОМ РАЗВИТИИ

Анализируется история становления и современное состояние Барановичского железнодорожного узла. Рассматривается его роль как транзитного хаба и системообразующего фактора экономики западного региона Беларуси.

Введение

Железнодорожный транспорт остаётся ключевым фактором экономического и социального развития территорий, формируя пространственную структуру регионов и создавая точки роста. Яркий пример – Барановичи, чья история неразрывно связана с железной дорогой. Открытие в 1871 году станции Барановичи МосковскоБрестской железной дороги, а затем ВильноРовенской линии (1884) превратило небольшой посёлок в важный транспортный перекрёсток.

К началу XX века здесь сформировался узел с линиями по пяти направлениям, что предопределило стремительное развитие города.

I. Советский период

В советскую эпоху Барановичский узел приобрёл статус «западных ворот» БССР. Проведены реконструкция и техническое перевооружение: механизированы сортировочные процессы, построена линия на Слуцк, связавшая узел с промышленными регионами страны. Создана мощная ремонтная база: вагонное депо стало ведущим предприятием по ремонту грузовых вагонов и электропоездов. Узел сочетал функции сортировочного центра, пассажирской станции и ремонтного хаба.

II. Современная структура

Сегодня Барановичское отделение БЖД – многопрофильный логистический комплекс.

Стратегическое положение определяется границами с тремя государствами (Польша, Литва, Украина) и наличием пяти пограничных переходов, где выполняется перегрузка между вагонами европейской и широкой колеи. Ключевые подразделения:

- станции (Барановичи-Центральные, Лунинец, Лида, Гродно, Волковыск, Ситница);
- ремонтные предприятия (локомотивные депо в Барановичах, Волковыске, Лиде, Лунинце и Барановичское вагонное депо);

- дистанции пути (Барановичская, Волковыс-ская, Лидская, Лунинецкая).

III. Роль в логистике

Узел выполняет стратегические функции.

Во-первых, это транзитный хаб на пересечении общеевропейских коридоров «Восток-Запад» (2) и «Север-Юг» (9), активно задействованный в обработке контейнерных поездов «Китай-Европа». Во-вторых, опора внутренних перевозок – обслуживание грузопотоков Брестской, Гродненской и Минской областей (минеральные удобрения, нефтепродукты, стройматериалы). В-третьих, межкоридорная интеграция – возможность гибко перенаправлять грузопотоки между широтными и меридиональными направлениями. В-четвёртых, экономический драйвер региона: создание рабочих мест, развитие смежной бизнес-среды, налоговые поступления.

Заключение

Барановичский узел прошёл путь от небольшой станции до мощного мультимодального хаба, продолжая определять развитие западного региона Беларуси. Дальнейшая цифровизация, модернизация инфраструктуры и глубокая интеграция в евразийские логистические цепочки являются залогом укрепления транзитного потенциала страны и устойчивого роста региональной экономики.

Список литературы

1. Кондратенко, В. В. Подходы к оценке точности стоимости строительства / В. В. Кондратенко, С. В. Горельцев, И. А. Унишевский // Экономика железных дорог. – 2022. – № 5. – С. 34-45.
2. Барановичское отделение Белорусской железной дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://baranovichi.rw.by/aboutus/structure/>. – Дата обращения: 07.12.2025.
3. Ковалев, М. М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы / М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. – Минск : Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.
4. Пенязь, И. М. Особенности реформирования железных дорог в странах Евросоюза и в мире / И. М. Пенязь // Транспорт : наука, техника, управление. – 2012. – № 7. – С. 12-20.

Статковская Ангелина Алексеевна, студентка 1 курса ФИТУ БелГУТ, vika6413243@gmail.com
Научный руководитель: Мякинская Анна Владимировна,