

В результате моделирования ИАМ РСР устанавливаются варианты распределения сортировочной работы между техническими станциями железнодорожной сети Белорусской железной дороги. Технико-экономическая оценка вариантов осуществляется методом комплексного сравнения соответствующих эксплуатационных затрат, связанных с организацией вагонопотоков в поезда различных категорий. Оптимальным является вариант с минимальными эксплуатационными затратами, который обеспечивает рациональное распределения транспортной нагрузки между техническими станциями железнодорожной сети, с учетом ограничений инфраструктуры.

Список литературы

1 Методические рекомендации по организации вагонопотоков на Белорусской железной дороге : утв. приказом № 1294 НЗ от 30.12.2013. – Минск : Бел. ж. д., 2013. – 320 с.

2 Оценка распределения эксплуатационной работы по организации вагонопотоков на технических станциях Белорусской железной дороги / А. Б. Макриденко [и др.] // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. – 2018. – № 2. – С. 23 – 26.

3 **Козлов, В. Г.** Использование общего условия оценки выделения назначений при расчетах плана формирования методом совмещенных аналитических сопоставлений / В. Г. Козлов // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. – 2014. – № 1. – С. 58 – 60.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

■ Литвинова Ирина Михайловна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», старший преподаватель кафедры «Управление эксплуатационной работой и охрана труда»;

■ Козлов Владимир Геннадьевич, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», старший научный сотрудник НИЛ «Управление перевозочным процессом».

УДК 656.225.073.235

СОСТОЯНИЕ И ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В МИРЕ

Е. В. МАЛИНОВСКИЙ, С. А. ПЕТРАЧКОВ

УО «Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель»

Рынок международных контейнерных перевозок представляет собой рынок транспортно-логистических услуг с развитой конкуренцией. К основным тенденциям развития контейнерных перевозок в мире можно отнести:

– расширение использования технологий контейнеризации грузов и рынка контейнерных перевозок; при этом большое внимание уделяется вопросам разработки и производства новых видов контейнеров;

– развитие инфраструктуры по обработке контейнеров, значительное увеличение мощностей контейнерных терминалов в крупнейших морских и «сухих» портах на базе сотрудничества в инвестиционной деятельности ведущих мировых контейнерных компаний, что способствует развитию глобальных центров, расположенных в пунктах движения контейнеропотока на стратегических направлениях Азия – Европа, Европа – Северная и Южная Америка, Азия – Северная и Южная Америка;

– возрастающая конкуренция на рынке контейнерных перевозок, где все большее внимание уделяется вопросам повышения скорости доставки грузов в контейнерах;

– формирование стратегических альянсов и ассоциаций, что приводит к консолидации рынка контейнерных перевозок, слиянию компаний, созданию транспортно-логистических групп, предоставляющих широкий спектр услуг и получающих доходы не только от транспортной деятельности;

– повсеместная интеграция интермодальности в транспортные схемы и маршруты доставки грузов;

– освоение новых транспортных путей, которые в обозримом будущем могут повлиять на загрузенность существующих направлений контейнеропотоков;

– появление специфических диверсифицированных продуктов в контейнерных перевозках для различных сегментов грузовладельцев (Daily Maersk, Slow Steaming);

– формирование сети железнодорожных ускоренных контейнерных поездов Азия – Европа, создающих реальную конкуренцию морскому пути DeepSea, прежде всего, по скорости доставки;

– изменение акцента в стратегической деятельности крупных лизинговых компаний (SeaCube, Cronos, Textainer, CARU и т.д.) на работу преимущественно с крупными компаниями, исключая из клиентской базы средние и мелкие компании, а также транспортно-экспедиторские компании, ориентированные исключительно на наземные перевозки.

Отдельно следует выделить тенденцию формирования международной сети логистических кластеров, в которой роль контейнерного сообщения исключительно важна. Одним из назначений логистических кластеров является обеспечение устойчивости прохождения через них товарных потоков, исключение ситуаций задержек товародвижения и минимизации издержек в течение всего процесса прохождения товаров через инфраструктуру кластера. Однако при соответствующей координации деятельности управленческих структур транспортно-логистических кластеров, находящихся на больших расстояниях, можно состыковать выходные инфраструктуры кластеров в регионе грузоотправителя с входными инфраструктурами класте-

ров в регионе грузополучателя путем контейнерного сообщения. Таким образом, формируются логистические контейнерные коридоры, комплекс которых может трансформироваться в сетевую структуру.

Формируя сеть логистических контейнерных коридоров между соответствующим образом ориентированными логистическими кластерами, в регионе создается устойчивая экономическая система, способная к реализации краткосрочных и среднесрочных экономических программ. Производители товаров в регионе могут с уверенностью оценивать потенциал своего производства с учетом возможности сбыта своих товаров на соответствующих рынках исходя из благоприятных условий предоставления логистических услуг в процессе доставки. Система логистических кластеров, соединенных между собой логистическими контейнерными коридорами, может представлять собой каркас устойчивости развития торгово-промышленного комплекса региона в процессе периодов нестабильности конъюнктуры торговых и транспортных рынков, финансовых и административных систем. Товаропроизводители в регионе, закладывая в свои планы стратегического развития издержки на транспортные услуги при прохождении товаров по логистическим контейнерным коридорам, существенно повышают конкурентоспособность производимых товаров. Продавцы региональных товаров получают возможность в случае неблагоприятного развития ситуации на рынках сбыта снижать цену товара, оставаясь в зоне прибыли.

Согласно прогнозу, парк контейнеров в мире в ближайшее время может значительно увеличиться и по умеренному сценарию достигнуть к 2025 году более 40 млн ДФЭ. По оценкам британского консалтингового агентства Drewry Maritime Research, в мировом контейнерном парке 89 % занимают универсальные стандартные и специализированные контейнеры, а оставшийся объем – рефрижераторные контейнеры и танк-контейнеры.

Морская составляющая является важным элементом комбинированной (мультимодальной) перевозки контейнеров в мире. Помимо собственно перевозки по морю, контейнер должен быть доставлен сухопутным транспортом отправителю (для загрузки) и получателю (для выгрузки). Подобные услуги предлагают и судоводные контейнерные компании, но большинство морских контейнерных перевозчиков отказались от осуществления такого рода деятельности, так как ее затратная часть превышает предельные издержки на комбинированную перевозку. Поэтому в данном сегменте контейнерных перевозок появляются компании другого профиля, к числу которых можно отнести уже более 30 крупных фирм, занимающихся транспортно-экспедиционной деятельностью.

В настоящее время более половины всех контейнеропригодных грузов в мире перевозится в контейнерах. Уровень контейнеризации в мире составляет в среднем 50 – 60% общего объема перевозок контейнеропригодных грузов, а в ряде европейских портов контейнеризация превышает 90 %.

Таким образом, развитые страны уже прошли все стадии формирования рынка контейнерных перевозок, который достаточно успешно функционирует. Основными полосомами роста мирового контейнерного рынка в ближайшие годы станут Китай, Индия и другие страны Азии, Африка, Латинская Америка.

Стратегия развития контейнерных перевозок в Республике Беларусь как в целом, так и с использованием различных видов транспорта, инфраструктуры должна выстраиваться на основе мировых тенденций формирования рынка контейнерных перевозок и максимального вовлечения заинтересованных субъектов хозяйствования в работу и использование логистических контейнерных коридоров.

Список литературы

1 **Кириллова, А. Г.** Мультимодальные контейнерные и контрейлерные перевозки / А. Г. Кириллова. – М. : ВИНТИ РАН, 2011. – 260 с.

2 **Еловой, И. А.** Современные тенденции рынка железнодорожных грузовых перевозок / И. А. Еловой, В. В. Ясинский, М. М. Колос. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 210 с.

3 **Резер, С. М.** Управление транспортом за рубежом / С. М. Резер. – М. : Наука, 1994. – 330 с.

4 Концепция развития контейнерных перевозок на Белорусской железной дороге до 2020 года : утв. приказом № 123Н от 30.12.2018. Минск : Бел. ж. д., 2018. – 12 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

■ **Малиновский Евгений Виктрович**, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», старший преподаватель кафедры «Управление грузовой и коммерческой работой»;

■ **Петрачков Сергей Александрович**, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», инженер НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы».

УДК 656.2

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КЛАСТЕРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ УСТОЙЧИВОСТИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

УО «Белорусский государственный университет транспорта» г. Гомель

Устойчивость работы транспортной системы в сложных условиях экономической деятельности хозяйствующих объектов и реализации многовекторной сбалансированной геополитики в регионе имеет сегодня важное значение для государства. Это связано с тем, что с использованием инфор-