

АДАПТИВНАЯ ЛОГИСТИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ УСТОЙЧИВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКСПОРТНО-ОРИЕНТИРОВАННОЙ ЭКОНОМИКИ

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь (РБ) является важнейшим участником транспортно-логистических схем товародвижения как в транзитном движении, так и при обеспечении экспортно-импортных экономических связей хозяйствующих субъектов страны. Транспортное обеспечение экспорта товаров является наиболее сложным процессом, где ГО «Белорусская железная дорога» через объединение деятельности своих и иных транспортных организаций выступает активным участником и транспортным интегратором формирования логистических схем поставки по железнодорожной инфраструктуре [1].

Повышение уровня участия железной дороги в логистической системе доставки достигается за счет:

- расширения перечня транспортных услуг при перемещении товаров на всех возможных схемах доставки с учетом договоров хозяйствующих субъектов РБ;

- объединения и согласованности транспортной деятельности всех участников перевозочного процесса на всем маршруте доставки, а также обеспечения необходимого взаимодействия с другими видами транспорта, экспедиторскими и логистическими организациями;

- обеспечения интероперабельности при взаимодействии процессов перевозок по колеи 1520 и 1435 мм, инфраструктурное и операционное развитие перегрузочных комплексов на границе с Польшей;

- адекватного обновления подвижного состава железнодорожного транспорта и модернизации важных объектов железнодорожной сети для обеспечения потребного перевозочного потенциала;

- реализации проектов электрификации железнодорожных линий по основным маршрутам товародвижения;

- разработки и согласования единой технологии перевозочного процесса на всей части железнодорожных перевозок логистических схем доставки;

- реализации мероприятий, направленных на проведение гибкой тарифной политики, совершенствования условий организации международных железнодорожных перевозок, развития транзитных перевозок железнодорожным транспортом, в том числе новых технологий, связанных с ускорением пропуска контейнерных поездов в направлении Китай – Европа – Ки-

тай, совершенствование информационного обеспечения оказания транспортно-логистических услуг.

Для придания устойчивой динамики развития логистической сферы экономики Республики Беларусь Министерством транспорта и коммуникаций с участием ученых Белорусского государственного университета транспорта разработана и утверждена постановлением Совета Министров «Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года [4].

Участие железнодорожного транспорта в интеграции товародвижения должно отражать объективные тенденции развития хозяйствующих субъектов, их экспортные устойчивые экономические связи, целевые модели субъектов экономической деятельности на мировом товарном рынке [2, 3]. Исходя из этого, Белорусская железная дорога как национальный перевозчик должна иметь адаптивную технологию организации перевозочного процесса, позволяющую на основе устойчивых тенденций развития товарного рынка, осуществлять международные транспортно-логистические проекты доставки экспортных грузов [1, 4]. Накопленный позитивный опыт реализации перевозок грузов хозяйствующих субъектов РБ показал, что актуальными в ближайшей перспективе являются транспортно-логистические решения и проекты:

1) развитие железнодорожного рынка транспортно-логистических услуг, способствующих максимальной реализации принципа мультимодальности;

2) повышение экспортного перевозочного потенциала железной дороги путем вовлечения логистических операторов и инфраструктуры логистической системы РБ в международные проекты субъектов экономической деятельности;

3) расширение вовлечения железнодорожной инфраструктуры и технологии в проект «Один пояс – один путь», создание экспортно-ориентированного железнодорожного терминала в индустриальном парке «Великий камень»;

4) интегрирование в деятельность международных контейнерных операторов и реализация национальных инновационных технологий в сфере контейнерных перевозок по устойчивым схемам экспорта товаров;

4) развитие трансграничного железнодорожного потенциала путем интеграции с инфраструктурой Европейского союза и развития функций логистического интегратора по западному вектора экспорта товаров;

5) генерирование новых схем товародвижения субъектов РБ на международных рынках на основе интегрирования в товаропроводящие сети;

7) корпоративное объединение при создании региональных или отраслевых схем экспорта на основе оптимизации использования складских помещений, иной инфраструктуры и транспортных средств.

Объединение деятельности транспортных предприятий РБ с хозяйствующими субъектами, ориентированными на массовый экспорт товаров, позволяет

развивать на рынке качественный транспортно-логистический продукт с полным комплексом услуг по перевозке груза в экспортном сообщении и интегрировать этот продукт в международные логистические схемы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Дубина, Ю. В.** Направления инновационного развития железнодорожного транспорта / Ю. В. Дубина, Н. Н. Казаков, В. Г. Кузнецов // Тихомировские чтения: Синергия технологии перевозочного процесса : материалы Междунар. науч.-практ. конф. – Гомель : БелГУТ, 2021. – С. 137–143.

2 Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года. № 10 : одобр. на заседании Президиума Совета Министров Респ. Беларусь 2 мая 2017 г.

3 Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года. № 57-Ц : утв. приказом М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 25 февраля 2015 г.

4 Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года № 1024 : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 28 декабря 2017 г.

V. KUZNETSOV, N. KAZAKOV

Belarusian State University of Transport, Gomel

ADAPTIVE RAIL TRANSPORT LOGISTICS FOR A SUSTAINABLE EXPORT-ORIENTED ECONOMY

УДК 656.21

И. А. КУЛАКОВ, Л. О. КУЛАКОВА

Брестский государственный технический университет, Республика Беларусь

РАЗВИТИЕ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Контрейлерные перевозки – это смешанные железнодорожно-автомобильные перевозки прицепов, полуприцепов, трейлеров.

Контрейлерные перевозки решают многие задачи:

- экологическая безопасность;
- рост поставок на 60 тыс. тонн в год и грузооборота на 10 млн тонно-километров;
- минимизация времени доставки;
- более высокая степень безопасности движения по отношению к авто-транспорту;
- разгрузка границ;
- сокращение стоимости транспортных услуг.

Для развития контрейлерных перевозок необходимы современная инфраструктура и проработанное «правовое поле».