

УДК 656.228.073.235(476)

И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук, профессор, Е. В. МАЛИНОВСКИЙ, старший преподаватель, С. А. ПЕТРАЧКОВ, инженер, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В настоящее время Республика Беларусь существенно отстает по уровню контейнеризации грузовых перевозок в целом и перевозок грузов в контейнерах железнодорожным транспортом в частности от стран с развитой экономикой. Потенциал Белорусской железной дороги как оптимального сухопутного транзитного моста между Востоком и Западом, Севером и Югом в части контейнерных перевозок до настоящего времени полностью не реализован.

Темпы роста мирового рынка контейнерных перевозок в ближайшие 10 лет по прогнозам составят около 6 % в год, что связано, в том числе, с основными преимуществами таких перевозок: возможностью обеспечения комплексности услуг при доставке груза «от двери до двери»; универсальностью использования контейнеров; высокой степенью сохранности груза; отсутствием необходимости перегрузки груза, в том числе при интер- и мультимодальных перевозках. В то же время Республика Беларусь по уровню контейнеризации существенно отстает от развитых стран, что создает предпосылки к периферийному ее положению в мировой системе контейнерных грузоперевозок. Если участники белорусского рынка железнодорожных контейнерных перевозок не предложат клиентам конкурентоспособные транспортные продукты и уровень сервиса, то улучшить это положение будет затруднительно.

Анализ ситуации на белорусском рынке контейнерных перевозок показывает, что перевозка грузов в контейнерах на Белорусской железной дороге занимает менее 2 % от общего объема перевозок грузов во всех видах сообщений. При этом существует значительный дисбаланс уровня контейнеризации при транзитных, экспортно-импортных и внутриреспубликанских перевозках. Наиболее существенна доля транзитных перевозок – 67 %, что обусловлено выгодным географическим положением нашей республики, экспортных и импортных – по 15 %, внутриреспубликанских – 3 % в связи, прежде всего, с преимуществами использования автотранспорта на незначительных расстояниях.

Основные транзитные контейнеропотоки (рисунок 1, а) на территории Беларуси проходят по международным транспортным коридорам: II в направлении Восток – Запад (более 80 %) и IX в направлении Север – Юг (около 15 %). Направления следования экспортных контейнеропотоков (рисунок 1, б) отражают динамику внешней торговли хозяйствующих субъектов Республики Беларусь. Основные экспортно-импортные контейнеропотоки ориентированы на Россию и в порты Балтийского и Черного морей. Динамика перевозки контейнеров во внутриреспубликанском сообщении (рисунок 1, в) отражает производственно-торговые связи крупных республиканских организаций, работающих с контейнеропригодными грузами.

С целью установления степени удовлетворения потребностей национальной экономики Республики Беларусь в контейнерных перевозках выполнен анкетирован-

ный опрос организаций. Анализ его результатов показывает, что 58 % из них используют контейнерные перевозки, а для 42 % опрошенных организаций контейнерные перевозки ввиду специфики выпускаемой продукции не востребованы и не применяются.

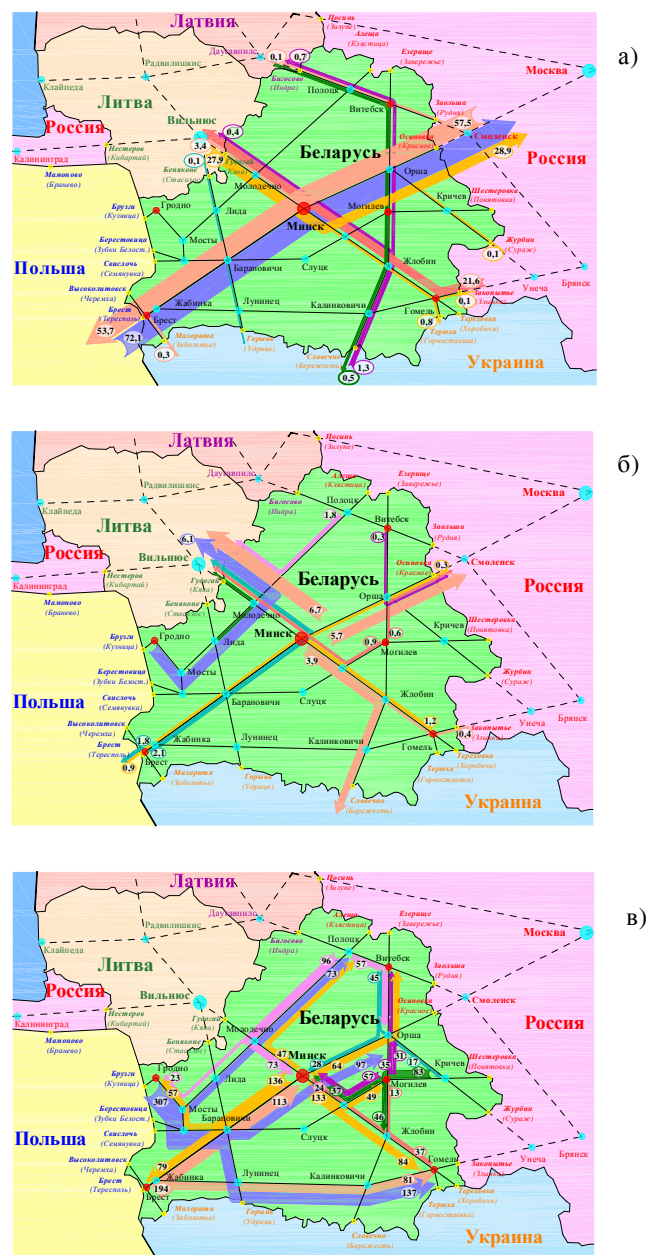


Рисунок 1 – Схема основных контейнеропотоков: а – транзитных; б – экспортных; в – внутриреспубликанских

В настоящее время уровень контейнеризации в Республике Беларусь составляет около 3–4 %. В том числе это связано с тем, что не все организации из числа опрошенных имеют собственные технические возможности для работы с контейнерами. Так, выполнять погрузочно-разгрузочные операции с контейнерами на железнодорожных путях необщего пользования имеют возможность около 17 % организаций при работе с 20-футовыми контейнерами и менее 11 % – с 40-футовыми.

В результате исследований установлено, что для развития железнодорожных контейнерных перевозок есть ряд предпосылок.

1 Существующая сеть контейнерных терминалов на Белорусской железной дороге (на 16 станциях имеются контейнерные терминалы для переработки 20-футовых контейнеров, из которых 9 имеют техническое оснащение для переработки 40-футовых контейнеров) позволяет удовлетворять потребности белорусских организаций в контейнерных перевозках (рисунок 2).

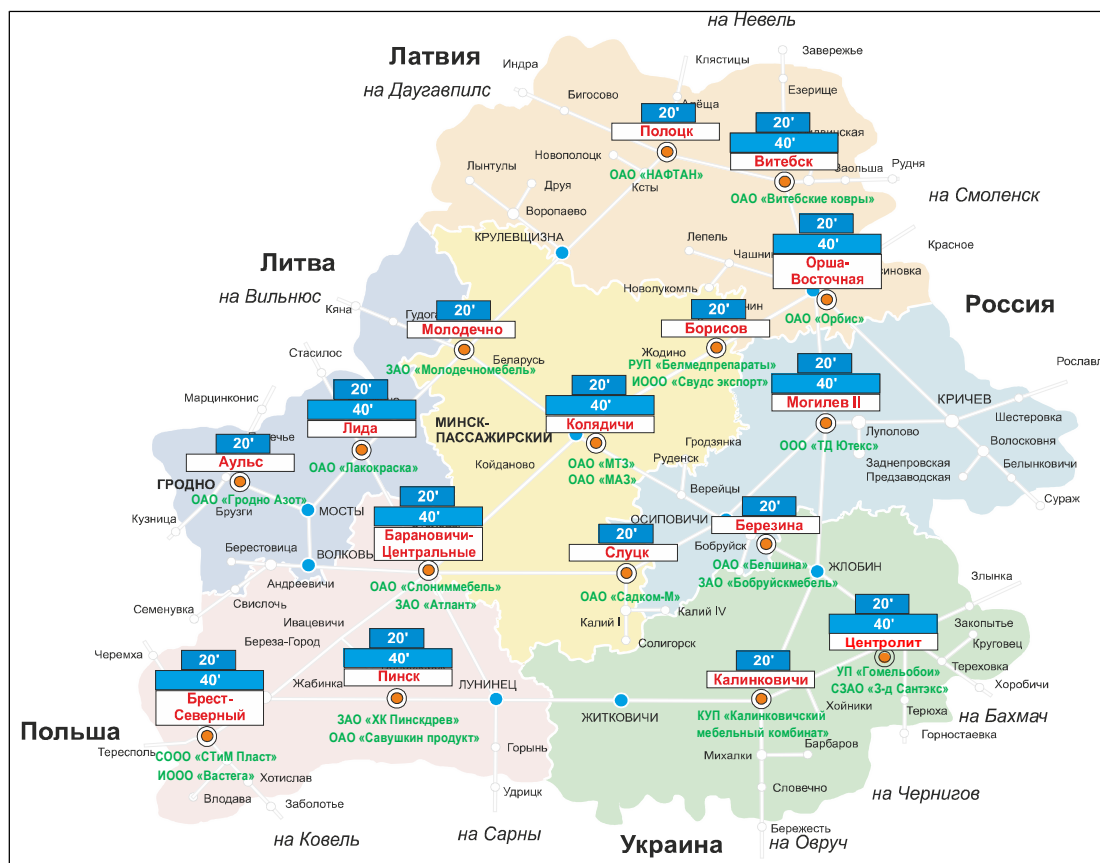


Рисунок 2 – Схема расположения станций Белорусской железной дороги, открытых для работы с крупнотоннажными контейнерами

2 Белорусская железная дорога и Государственное предприятие «БТЛЦ» располагают значительным количеством крупнотоннажных контейнеров, что позволяет не только полностью обеспечивать потребности белорусских организаций в контейнерах, но и дает возможность предоставлять контейнеры в пользование другим хозяйствующим субъектам для осуществления экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов по территории Беларуси.

3 На Белорусской железной дороге организованы перевозки грузов в контейнерах ускоренными специализированными контейнерными поездами. Эти поезда имеют стабильное расписание курсирования, усовершенствованное сервисное обслуживание всеми участниками перевозки и обеспечивают перевозку основной доли транзитного контейнеропотока по территории республики.

Основными недостатками организации и осуществления контейнерных перевозок на Белорусской железной дороге по результатам анкетированного опроса организаций являются недостаточное качество сервиса и отсутствие комплексности предоставления услуг, отно-

сительно низкая маршрутная скорость (сроками доставки грузов в контейнерах недовольны около 39 % опрошенных клиентов), сравнительно высокие тарифы на перевозки контейнеров (тарифами на перевозку контейнеров недовольны около 37 % опрошенных клиентов).

Основным направлением развития железнодорожного контейнерного бизнеса в Республике Беларусь должно стать создание оператора контейнерных перевозок Белорусской железной дороги, который будет заниматься комплексной продажей услуг при доставке грузов в контейнерах. Главными принципами функционирования оператора контейнерных перевозок будут являться возможность принятия оптимальных логистических решений с обеспечением баланса интересов грузо-владельцев и перевозчиков, централизация, комплексность, доступность, оперативность, высокое качество обслуживания с учетом индивидуального подхода к клиентам, гарантия выполнения обязательств. Основные направления деятельности оператора контейнерных перевозок приведены на рисунке 3.

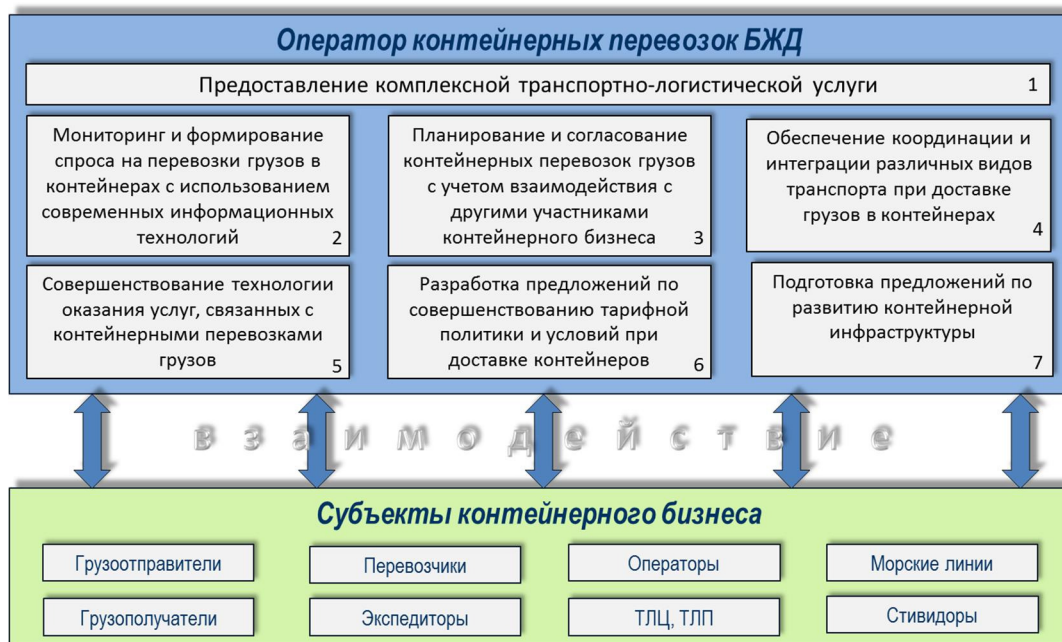


Рисунок 3 – Основные направления деятельности оператора контейнерных перевозок

Оператор контейнерных перевозок, реализуя продажу услуг Белорусской железной дороги как перевозчика грузов в контейнерах, должен обеспечивать и сопутствующие дополнительные услуги, относящиеся к транспортно-экспедиционным, при доставке контейнеров, предоставлять клиенту необходимый ему комплекс услуг. Оказание таких услуг может осуществляться оператором контейнерных перевозок как собственными силами и/или во взаимодействии со структурными подразделениями и организациями Белорусской железной дороги, так и на условиях аутсорсинга (с привлечением сторонних исполнителей) при невозможности или нецелесообразности выполнения каких-либо услуг собственными силами.

Создание оператора контейнерных перевозок Белорусской железной дороги целесообразно проводить в два этапа: на I этапе принадлежность инвентарного парка контейнеров, специализированных платформ Белорусской железной дороги и ГП «БТЛЦ» целесообразно сохранить; на II этапе с развитием оператора контейнерных перевозок и в зависимости от складывающейся ситуации на рынке контейнерных перевозок возможна передача ему инвентарного парка контейнеров, специализированных платформ Белорусской железной дороги и ГП «БТЛЦ».

Необходимо отметить, что развитие контейнерных перевозок сопряжено с рисками общеэкономического и геополитического характера. Существенное влияние на них оказывают как макроэкономические факторы (динамика глобальной торговли и индустрии, глобализация деятельности транснациональных корпораций и розничных сетей, экспансия международных логистических компаний), так и внутренние факторы общеэкономиче-

ского характера. Геополитические риски обусловлены главным образом торговыми взаимоотношениями между ЕС и Российской Федерацией, ЕС и Китаем, а также темпами роста экономик стран ЕС, ЕАЭС, Китая и России.

Минимизировать последствия от указанных рисков целесообразно за счет усиления международной координации и укрепления сотрудничества в рамках интеграционных (межгосударственных) проектов и образований, расширения географии и увеличения количества товаропроводящих сетей национальных экспортеров, улучшения логистического сервиса, развития контейнерной инфраструктуры и информационно-коммуникационных технологий в сфере контейнерных перевозок.

Список литературы

- 1 **Еловой, И. А.** Управление потоками в логистических системах мировой экономики / И. А. Еловой, В. И. Похабов, М. М. Колос; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2006. – 266 с.
- 2 **Кириллова, А. Г.** Мультимодальные контейнерные и контейнерные перевозки / А. Г. Кириллова. – М. : ВИНТИ РАН, 2011. – 260 с.
- 3 Исследование организации перевозок контейнеров и разработка проекта Концепции развития контейнерных перевозок в Республике Беларусь на период 2016–2020 годы : отчет о НИР / Белорус. гос. ун-т трансп.; рук. И. А. Еловой; исполн.: В. В. Ясинский [и др.]. – Гомель, 2016. – 146 с.
- 4 **Еловой, И. А.** Современные тенденции рынка железнодорожных грузовых перевозок / И. А. Еловой, В. В. Ясинский, М. М. Колос. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 210 с.
- 5 **Резер, С. М.** Управление транспортом за рубежом / С. М. Резер. – М. : Наука, 1994. – 330 с.

Получено 12.04.2018

I. A. Yelovoy, Ya. V. Malinouski, S. A. Petrachkou. Development of the railway container traffic in the Republic of Belarus. The Republic of Belarus is far behind the level of containerization of freight traffic in general, and the transport of goods in containers by railway in particular, from the advanced countries. The potential of the Belarusian Railways as optimal land transit bridge between East and West, North and South, in terms of container traffic has not yet been fully implemented.