

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Потылкин, Е. Н.** Особенности взаимодействия магистрального и промышленного железнодорожного транспорта в условиях увеличения количества частных вагонов / Е. Н. Потылкин // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2018. – № 1. – С. 79–84.

2 **Федорович, В. О.** Управление частными порожними вагонами / В. О. Федорович, Н. А. Кубрак, Т. В. Федорович // Железнодорожный транспорт. – М. : Российские железные дороги. – 2017. – № 8. – С. 68–70.

N. B. MAKRIDENKO

Belarusian State University of Transport, Gomel

RATIONALE FOR THE DEVELOPMENT OF THE ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MECHANISM OF INTERACTION OF THE MAIN AND INDUSTRIAL RAILWAY TRANSPORT

УДК 656.2

A. H. НИКИФОРОВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

ГРУЗОВЫЕ ДЕРЕВНИ – НОВЫЙ УРОВЕНЬ СЕРВИСА ДЛЯ ГРУЗОТРАНСПОРТИСТОВ

В последние несколько лет происходят достаточно интенсивные изменения в структуре логистических потоков. В условиях стремительного развития сегмента e-commerce возникает дополнительный спрос на формирование соответствующей инфраструктуры. Согласно прогнозам агентства Data Insight, оборот рынка e-commerce в России к 2024 году составит 7,2 трлн руб. На сегодня по грузовым перевозкам наблюдается выраженная тенденция к развитию контейнерных перевозок (таблица 1).

Таблица 1 – Уровень контейнеризации железнодорожных компаний США и России

| Железнодорожный оператор | Доля контейнеризуемой погрузки ¹ , % | Контейнеризация ² , % |
|--------------------------|---|----------------------------------|
| CP | 52 | 9 |
| UP | 35 | 12 |
| CN Railway | 69 | 10 |
| CSX Transportation | 43 | 9 |
| ОАО «РЖД» | 30 | 3 |

¹ Доля погрузки грузов за исключением угля, нефтехимии, кокса, руд, минерально-строительных грузов.

² Погрузка грузов, перевозимых в контейнере относительно общей погрузки.

Контейнеризация позволяет расширить номенклатуру перевозимых грузов, сократить время на погрузочно-разгрузочные, технические и коммерческие операции на станциях отправления, назначения и сортировки, уменьшить количество сортировок груженых контейнеров в пути следования. Контейнеры дают возможность полностью механизировать грузовые и складские операции, в результате чего их трудоемкость снижается в 5–6 раз, пропускная способность грузовых фронтов удваивается. Характерно при этом, что перевозимые в универсальных контейнерах высокоценные тарноштучные грузы в основной своей массе не формируют значительных запасов, поступая почти сразу в сферу потребления для реализации.

Во многом относительно высокий уровень контейнерных железнодорожных перевозок в США обусловлен развитием логистических кластеров («грузовых деревень» – freight village).

В мировой практике термин «грузовая деревня» представляет собой интегрированный кластер логистической и сервисной деятельности с различной транспортной инфраструктурой, на территории или вблизи которого располагается интермодальный терминал. Главным требованием к построению «грузовой деревни» является расположение значительной ее части на пересечении основных транспортных потоков – вблизи крупного центра потребления [4].

Типовой перечень инфраструктурных позиций, которые должны быть в модели «грузовая деревня»:

- сервисная инфраструктура: офисы компаний по управлению и эксплуатации недвижимости, торговая зона, хостелы;

- производственно-логистическая инфраструктура: производственная зона, склады кросс-докинг;

- инфраструктура добавленной стоимости: контейнерный терминал, таможенный терминал и СВХ, депо по ремонту и обслуживанию контейнеров, трак-стопы, транспортные компании;

- транспортная инфраструктура: мультимодальный логистический терминал: авто, авиа и железнодорожные перевозки.

На территории «грузовой деревни» размещаются различные арендаторы – транспортные компании, в том числе операторы ТЛЦ, экспедиторы, фулфилмент-центры по исполнению интернет-заказов, производители, выпускающие продукцию с высокой добавленной стоимостью [3].

Как показывает международный опыт, при общем росте контейнерных железнодорожных перевозок «грузовые деревни» растут быстрее традиционных складов и терминалов за счет исключения лишнего транспортного плеча [2]. Этот факт имеет особое преимущество у компаний, которые производят пересортировку перед доставкой в магазины или клиентам, и у производителей продукции высокой степени переработки.

Развитие логистической инфраструктуры с привязкой к конкретным регионам представлено в Транспортной стратегии РФ, а также реализуется на практике. Первый в России проект в формате «грузовой деревни» появился

в Калужской области. Это был совместный проект группы компаний Freight Village RU в Ворсине, разработанный при содействии Ассоциации грузовых деревень (freight village) Германии (DGG – Deutschen GVZ-Gesellschaft, Бремен, Германия).

По прогнозам Транспортной стратегии РФ [1], суммарный прирост объема грузоперевозок в направлении 20 крупнейших агломераций РФ увеличится к 2035 году на 500 млн тонн для входящих потоков и на 385 млн тонн для исходящих потоков. Объем, который привлечет железнодорожный транспорт, будет зависеть от качества предоставляемых услуг. Таким образом, грузовые деревни позволят перевести контейнерные перевозки на новый уровень сервиса, что позволит наращивать объемы и привлекать новых клиентов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 г. [Электронный ресурс] : утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р. – Режим доступа : <http://gov.garant.ru/-document?id=403056321&byPara=1&sub=12>. – Дата доступа : 20.03.2023.

2 Грузовая деревня – новый элемент транспортно-логистической системы / С. П. Вакуленко [и др.] // Транспорт: наука, техника, управление : научный информационный сборник. – 2022. – № 11. – С. 3–9.

3 Грузовая деревня как новый этап развития ТЛЦ / С. П. Вакуленко [и др.] // Железнодорожный транспорт. – 2022. – № 10. – С. 4–9.

4 Котиков, Ю. Г. Транспортно-логистические кластеры : учеб. пособие / Ю. Г. Котиков. – СПб., 2017. – 181 с.

A. NIKIFOROVA

Russian University of Transport (MIT), Moscow

FREIGHT VILLAGES – THE NEW LEVEL OF SERVICE FOR SHIPPERS

УДК 656.23

Л. В. ОСИПЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОСОБЕННОСТИ СИСТЕМЫ ТАРИФИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

В современных условиях функционирования железнодорожного транспорта применяемая система тарификации грузовых перевозок имеет ряд недостатков: