

2 РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ: СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ

УДК 656.225.073

И. А. ЕЛОВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Ю. В. ДУБИНА

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Современный этап развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь характеризуется наличием перевозочных средств различной принадлежности. В частности, на Белорусской железной дороге перевозка грузов осуществляется в вагонах железнодорожного транспорта общего пользования и вагонах отправителя в соответствии с терминологией Правил перевозок грузов. Причем к вагонам отправителя относится подвижной состав, находящийся в собственности или в аренде грузоотправителей, а также принадлежащий компаниям – операторам частного подвижного состава как резидентам Республики Беларусь, так и странам СНГ.

Наличие на рынке железнодорожных грузовых перевозок достаточно большого множества владельцев вагонов и других перевозочных средств привело к децентрализации диспетчерского регулирования подвижного состава из-под выгрузки под погрузку. В условиях обширной территории стран СНГ децентрализация обуславливает увеличение пробега порожнего подвижного состава, что приводит к увеличению общего парка вагонов, появлению острого дефицита в порожних вагонах определенной специализации для перевозки отдельных групп грузов. В результате появляется ряд задач, связанных не только с расчетом общего парка вагонов, но и с определением его структуры с подразделением на универсальный и специализированный подвижной состав, с выделением специальных перевозочных средств для ряда опасных, негабаритных и других грузов. При этом следует учитывать такие характеристики железнодорожного транспорта как его экс-

территориальность, что требует рассмотрения железнодорожного комплекса как единого организма на пространстве стран СНГ и Балтии, функционирующего по единым правилам, с одинаковыми характеристиками параметров перевозочных средств, обеспечивающих безопасность движения и сохранность перевозимого груза, а также габаритами приближения строений, подвижного состава и других объектов. В результате будет обеспечена возможность осуществления беспрепятственной перевозки груза и обеспечение его сохранности в условиях отсутствия сопровождения подвижного состава по территории стран бывшего Советского Союза [1].

В основу прогнозирования перевозочных, тяговых средств и инфраструктуры железнодорожного транспорта должны закладываться структура и логистические потоки международных сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем, в пределах которых переплетаются интересы государств, хозяйствующих субъектов в лице промышленных предприятий, перевозчиков и других возможных организаций (операторов интер/мультимодальных перевозок, экспедиторов, транснациональных компаний (монополий) и т. п.) [3, с. 8]. При этом должно учитываться размещение на территории производственных предприятий, сбытовых организаций, мест потребления конечной готовой продукции и наличие материальных ресурсов (например, сырья, полуфабрикатов, комплектующих изделий, конечной готовой продукции и других компонентов для их производства). В результате такого подхода будут учитываться принципы, правила и законы логистики и системное взаимодействие логистики с менеджментом и маркетингом и наоборот, что позволит увязать в единое целое не только технические, технологические, правовые и экономические вопросы в процессе функционирования международных сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем, но и логистические цепи движения ресурсов, которые являются элементами вышеуказанных сложных логистических систем [2, с. 56].

Данные цепи в свой состав включают интер- и мультимодальные схемы доставки, где одним из участников может быть железнодорожный транспорт. В структуре тарифа этого вида транспорта в настоящее время в рамках Евразийского экономического союза выделены локомотивная, вагонная и инфраструктурная составляющие, что позволяет оценить, например, конкурентоспособность железнодорожного и автомобильного видов транспорта на основании рассматриваемых величин в схемах доставки автомобильным и железнодорожным транспортом. Кроме того, появляется возможность рассчитать потребность в локомотивах, вагонах и инфраструктуре в соответствии со спросом на железнодорожные перевозки в схемах доставки грузов и соответственно в логистических цепях движения ресурсов в сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых системах. Схемы доставки грузов характеризуют рынок транспортных услуг посредством следующих параметров [4]:

- потребность в объемах перевозок грузов в конкретных логистических цепях движения ресурсов рассматриваемых сложных логистических цепей;
- провозные платежи, которые в свой состав включают тарифы и платы за дополнительно оказываемые услуги в пределах схем доставки грузов;
- обеспечение сохранности перевозимых грузов;
- уровень транспортно-экспедиционного обслуживания в схемах доставки грузов.

Потребность в объемах перевозок определяет структуру и количество вагонов на элементах логистических цепей движения ресурсов, которые соединяют между собой производителей и потребителей в международных сложных логистических производственно-транспортных системах, а также поставщиков (производителей) и потребителей в международных сложных логистических транспортно-сбытовых системах. При этом потребность в вагонном и локомотивном парке зависит от оборота вагона и локомотива, который в значительной мере определяется расстоянием перевозки груза от грузоотправителя до грузополучателя.

Обобщая вышеизложенное можно сделать следующие выводы:

1 В основу развития и функционирования рынка железнодорожных грузовых перевозок должны закладываться логистические цепи движения ресурсов, которые являются элементами международных сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем, обеспечивающие производство и реализацию конечной готовой продукции.

2 Объем производства конечной готовой продукции определяется спросом на товарном рынке, который характеризуется также ее ценой и продолжительностью цикла от добычи исходного сырья до выпуска и сбыта готового товара. Этим параметрам должны удовлетворять объемы поставок, стоимость и продолжительность поставки товаров в логистических цепях движения ресурсов. Аналогично объемы и стоимость перевозок, продолжительность доставки должны отвечать требованиям логистических цепей движения ресурсов.

3 Схемы доставки грузов в свой состав могут включать различные виды транспорта, которые по объему перевозок, стоимости и продолжительности доставки должны удовлетворять требованиям логистических цепей движения ресурсов на элементах международных сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем.

4 Развитие и функционирование железнодорожного транспорта должно осуществляться в соответствии с вышеизложенными требованиями, включая его локомотивную, вагонную и инфраструктурную составляющие в тарифах, в том числе в части технических, технологических, правовых и экономических параметров.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Сергеев, В. И.** Глобальные логистические системы : учеб. пособие / В. И. Сергеев, А. А. Кизим, П. А. Эльяшевич ; под общ. ред. В. И. Сергеева. – СПб. : Бизнес-пресса, 2001. – 288 с.

2 **Еловой, И. А.** Управление потоками в логистических цепях (теория, методология, организация) : [монография] / И. А. Еловой, М. А. Гончар. – Гомель : БелГУТ, 2020. – 227 с.

3 **Медведев, В. Ф.** Логистические системы в реализации стратегии национального суверенитета / В. Ф. Медведев, И. А. Еловой ; под науч. ред. П. Г. Никитенко // Институт экономики НАН Беларуси. – Минск : Право и экономика, 2023. – 146 с.

4 **Еловой, И. А.** Интегрированные логистические системы доставки ресурсов : теория, методология, организация / И. А. Еловой, И. А. Лебедева ; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с.

I. ELOVOY

Belarusian State University of Transport, Gomel

Y. DUBINA

Ministry of Transport and Communications of the Republic of Belarus

THEORETICAL FOUNDATIONS OF MARKET DEVELOPMENT RAILWAY FREIGHT TRANSPORTATION AT THE PRESENT STAGE

УДК 658.7:656.073

Н. А. КЕКИШ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК КАК СТИМУЛИРУЮЩИЙ ФАКТОР ЭКСПОРТНО-ОРИЕНТИРОВАННОЙ ЭКОНОМИКИ

Традиционно логистике или, более конкретно, технологии ее обеспечения отводится роль сервиса экономики, обслуживания уже сложившихся товарных потоков. Однако изменения на рынке транспортных услуг способны влиять и на направления, и на объемы перевозок в гораздо большей степени, чем принято считать. Потенциал этой взаимосвязи может быть продемонстрирован на примере экспорта из Республики Беларусь.

В течение достаточно долгого периода приоритетной задачей транспортного комплекса страны было обслуживание транзитного грузопотока на основных транспортных коридорах, проходящих через ее территорию. Сложная внешнеполитическая ситуация потребовала решения новой задачи: наращивания объема экспорта и соответственного транспортного обеспечения с учетом изменения направления следования основной части грузопотока.

Наращивание объемов экспорта произошло за счет двух основных факторов: построения торговых отношений с новыми партнерами и интенсификации их с существующими. Существенно активизировался поиск новых торговых партнеров в странах Африки, Латинской Америки, Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. С учетом отдаленного расположения