

снижения себестоимости оказываемых услуг сегодня важно иметь информацию о величине себестоимости технологических операций, составляющих основу их оказания. Данные технологические операции выполняют соответствующие отраслевые предприятия. Поэтому система калькуляционных расчетов сегодня должна затронуть третий уровень управления, а именно структурные подразделения отделений железной дороги.

---

**СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:**

■ Гизатуллина Вера Георгиевна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», научный руководитель НИЛ «Экономический анализ, методология бухгалтерского и налогового учета», канд. экон. наук, профессор.

УДК 656.2

**ПЕРСПЕКТИВЫ ЭФФЕКТИВНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ  
РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА  
НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ  
ВЕЛИКОГО ШЁЛКОВОГО ПУТИ**

*К. А. ХОДЖАНЕПЕСОВ*

*Туркменский государственный института транспорта и связи, г. Ашхабад*

*А. К. ГОЛОВНИЧ*

*УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

Расширение международных экономических связей Туркменистана с различными странами Евразийского континента оказывает благоприятное влияние на развитие железнодорожного, автомобильного и морского видов транспорта. В настоящее время на новом уровне осознается значимость исторического Великого шёлкового пути, связавшего тесными экономическими узлами многие регионы Центральной Азии и Европы. Расположение международных транспортных коридоров на торговых путях античности и Средневековья оказывается настолько эффективным, что подтверждает великую мудрость наших предков, разыскавших среди тысяч различных дорог в бескрайних пустынях и горных теснинах наиболее целесообразные транспортные пути, связавшие устойчивыми торговыми связями многие страны и регионы мира.

Свою важную роль железные дороги Азии сыграли и в годы Второй мировой войны, обеспечив доставки грузов через Каспийское море. Строительство железных дорог происходило и во время войны. В проектировании новых железнодорожных линий принимал участие и И. Г. Тихомиров.

Существующие технологии позволяют передавать грузы от отправителя к потребителю с участием одного или нескольких видов транспорта значительно быстрее, чем в древности. Однако в настоящее время непроизводительные простои в пунктах перегруза и на границах государств достигают более 50 % всего времени нахождения его в пути следования. Поэтому важно обеспечить ускорение доставки грузов потребителю, которое достигается более качественным использованием наличных технических ресурсов, а также преимуществ каждого вида транспорта, потенциально способного принять участие в перевозке.

Важно отметить, что сокращение расходов на перевозки по транспортному коридору необходимо рассматривать в контексте комплексного охвата частных затрат на всём логистическом маршруте у всех участников транспортного процесса. Общая критериальная оценка стоимости перевозки должна включать затраты на обеспечение инфраструктурой, подвижным составом, услуги операторов, экспедиторов и клиентов. Из всех вариантов транспортного обслуживания следует рассматривать такие инвестиционные проекты развития инфраструктуры, связанные с реконструкцией существующих и сооружением новых железнодорожных линий и станций, водных путей, морских портов, перегрузочных терминалов, которые приводят к приросту грузооборота и способствуют сокращению непроизводительных потерь. Дополнительные затраты на развитие транспортных коммуникаций могут быстро окупиться ускорением обработки потоков и сокращением времени на доставку грузов потребителям.

Например, строительство нового Международного морского порта Туркменбаши объединяет паромный, пассажирский и грузовые терминалы (рисунок 1). Туркменбаши – крупнейший порт в мире, функционирующий ниже уровня моря (около 30 м). Кроме того, там располагаются судостроительный и судоремонтный заводы. Общая протяженность причалов, которые одновременно могут обслуживать 17 судов, составляет более 1800 метров. Общая пропускная мощность нового порта составляет 17 миллионов тонн груза.

Особая роль в этих перевозках принадлежит железнодорожному транспорту. Международные транспортные коридоры, обеспечивающие перевозку внешнеторговых грузов на маршрутах Великого шёлкового пути, обладают значительным потенциалом для существенного роста объемов перевозки. В настоящее время более 90 % всего грузопотока из Азии в Европу выполняется морским транспортом, который сформировал устойчивую логистику и предоставляет транспортные услуги по минимальной стоимости для клиента. Железнодорожный транспорт способен сократить время доставки таких грузов в 2 и более раза по сравнению с морскими перевозками. Преимуществом морского транспорта является водоизмещение судна, превосходящее массу поезда в десятки раз. Поэтому привлечение грузопотока на железнодорожные транспортные коридоры зависит от способностей же-

железнодорожных администраций различных стран выстроить гарантированную логистику перемещения грузов без задержки по межгосударственным стыкам, безусловно соблюдать нормативы продолжительности выполнения таможенных и других операций по станциям, не нарушать договорных сроков доставки грузов с заявленной маршрутной скоростью движения поездов.



Рисунок 1 – Общий вид морского порта Туркменбаши

Опыт организации контейнерных поездов на маршруте экономического пояса шёлкового пути показывает, что время в пути поезда из Европы в Китай может составлять 12–15 суток, а аналогичный показатель для морского маршрута, связывающего отправителя и получателя данного груза, достигает 60 суток. Этот знаковый и определяющий ресурс железнодорожного транспорта, который может и должен быть использован.

Основным документом, регламентирующим отношения государств при перевозке грузов железнодорожным транспортом, является Соглашение в международном государственном сообщении (СМГС), которое заключено с 25 странами, в том числе со всеми государствами, составляющими в недавнем прошлом СССР. Для контейнерных поездов в СМГС согласована маршрутная скорость 150 км/сутки с дополнительным увеличением срока доставки на одни сутки при перегрузке контейнера на платформы другой ширины колеи. Такой низкий порог скорости связан с целым рядом проблемных вопросов, не позволяющим выдерживать высокую (на уровне 500 и более км/сутки) маршрутную скорость движения поездов. Поэтому в настоящее время при длине маршрута из Китая в Европу 8500 км продолжительность нахождения поезда в пути оказывается соизмерима со временем морского контейнеровоза. В итоге при сопоставлении грузоподъемно-

стей судна и поезда железнодорожный транспорт не может конкурировать с морским.

Экспертные оценки показывают, что при гарантированном увеличении маршрутной скорости поездов до 500 км в сутки на железнодорожный транспорт может перейти от 5 до 15 % морских перевозок из Китая в Европу. Важно отметить, что уже сейчас морской транспорт на определенных направлениях достигает предельного уровня использования своих наличных пропускных способностей, превышающих 90 %. В условиях постоянного роста грузовых перевозок переход некоторой доли грузопотока на железнодорожный транспорт с использованием коридоров Великого шелкового пути не приводит к потерям для морского транспорта, а только будет способствовать повышению качественного обслуживания клиентов в международном сообщении.

Таким образом, эффективное взаимодействие различных видов транспорта с повышением роли железнодорожного транспорта позволит существенно повысить качество транспортного обслуживания. Важный резерв такого повышения связывается с сокращением длины маршрута перевозки грузов. Транспортные коридоры, проходящие через территорию Туркменистана, оказываются достаточно удобными с географической точки зрения и обладают значительным инфраструктурным потенциалом. Увеличение объемов перевозок грузов между Китаем и Европой, в условиях ограниченных пропускных способностей морского транспорта, несомненно, будет способствовать развитию железных дорог региона, обуславливая соответствующий рост транзита через Туркменистан.

---

#### СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

- Ходжанепесов Какабай Аннасахетович, г. Ашхабад, Туркменский государственный институт транспорта и связи, проректор по учебной работе;
- Головнич Александр Константинович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», заведующий кафедрой «Транспортные узлы», д-р техн. наук.

УДК 656.225

### **ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПРИ ОЦЕНКЕ КАЧЕСТВА ДОСТАВКИ ГРУЗОВ**

*А. И. КИРИЧЕНКО, А. А. ПРИЙМАК*

*Государственный университет инфраструктуры и технологий, г. Киев,  
Украина*

Современные условия работы железной дороги обуславливают необходимость использования новых инструментов управления эксплуатационной