

# **5 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ**

---

УДК 656.225.073.235

*В. В. ГОРБУНОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

## **ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНЫХ КОНТЕЙНЕРОПОТОКОВ**

Ряд грузов перевозится в контейнерах, и поэтому развитие международного контейнерного транзита по территории Республики Беларусь является одной из главных форм экспорта транспортных услуг. Как известно, рынок контейнерных перевозок характеризуется схемами доставки грузов, которые применяются на конкретных маршрутах, проходящих через территорию одного или нескольких транзитных государств [1].

Исследования показали, что между странами, играющими ключевую роль в формировании контейнеропотоков, в будущем будет наблюдаться рост объемов перевозок с использованием железнодорожного транспорта. Поэтому следует выполнить оценку факторов, влияющих на формирование транзитного контейнеропотока. Основными факторами являются экономико-политический, технический, технологический и организационно-правовой.

Экономико-политический фактор характеризуется тем, что мощность транзитного потока контейнеров напрямую зависит от политической и экономической ситуации в мире и в конкретной стране. В качестве рекомендаций в рамках Союзного государства или даже ЕАЭС предлагается: установить «сквозной тариф»; разработать экономический механизм компенсации странам-перевозчикам потерь из-за «перелома тарифа» и поддерживать на нужном уровне финансовую конкурентоспособность тарифных ставок; разработать организационный механизм изменения и синхронизации тарифных ставок для операторов, участвующих в схемах доставки контейнеров.

Технический фактор связан с достаточностью пропускной и провозной способностей железнодорожных участков стран, по территории которых пролегают маршруты перевозки контейнеров; обеспечением необходимой перерабатывающей способностью транспортно-логистических контейнерных терминалов и железнодорожных пограничных пунктов пропуска; наличием

нужного количества фитинговых платформ, крупнотоннажных контейнеров.

Технологический фактор дает серьезные преимущества при перевозке контейнеров железнодорожным транспортом. В рамках этого фактора основными причинами, сдерживающими развитие транзитного контейнеропотока в рамках Союза и стран ЕАЭС, являются: отсутствие современных логистических технологий перевозок, основанных на комплексном подходе к сквозной доставке контейнеров; большая продолжительность доставки контейнера «от двери до двери»; неудовлетворительный ритм взаимодействия в начальном, конечном и транзитных пунктах не обеспечивает высокую надежность доставки в срок; недостаточный уровень взаимодействия с операторами-собственниками подвижного состава; низкий уровень информационного обмена в режиме реального времени между участниками перевозки.

Организационно-правовой фактор связан с оптимизацией контейнеропотоков и улучшением нормативно-правовой документации. К основным задачам в данной сфере относятся: создание опорных терминально-логистических центров (ТЛЦ) на территории России, Казахстана и Беларуси для обработки на приграничных территориях контейнерных грузов и их дальнейшего продвижения железнодорожным или автомобильным транспортом; совершенствование унификации нормативных и сопроводительных документов, регламентов стран Евразии: (правила перевозки различных видов грузов, параметры используемого подвижного состава); внедрение электронного документооборота, сокращение продолжительности времени на пограничные и таможенные досмотровые операции и т.д.

Оптимальная организация перевозочного процесса крупнотоннажных контейнеров во многом зависит от уровня взаимодействия участников в транспортном узле. В частности на пограничных станциях Брест, Колядичи, Орша целесообразно создать структуру терминального уровня с соответствующим техническим оснащением для координации деятельности всех заинтересованных сторон и управляющего воздействия на контейнеропоток. Данная структура в виде транспортно-логистического контейнерного терминала будет иметь полномочия таможенного агента и обеспечивать полный комплекс работ с контейнерами. В результате будет обеспечена полная координация всех видов деятельности по оформлению, государственному контролю на одном терминале. Это повысит доходность Белорусской железной дороги, существенно уменьшит простой фитинговых платформ, а также обеспечит своевременное отправление контейнеров.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Резер, С. М. Контейнеризация грузовых перевозок : [монография] / С. М. Резер. – М. : ВИНТИ РАН. – 2012. – 678 с.

V. GORBUNOVA

*Belarusian State University of Transport, Gomel*

**MAIN FACTORS OF FORMATION OF TRANSIT CONTAINER FLOWS**

УДК 656