

Материальный логистический поток строительных грузов на внутреннем водном транспорте – это объем перевозок строительных грузов по водным путям, а также между взаимодействующими филиалами и предприятиями. Грузопоток характеризуется такими показателями, как количество перевезенных тонн грузов и грузооборот в тонно-километрах.

Доля перевозки песка строительного в общем объеме перевозок пароходства колеблется в пределах 86–98 %, доля в общем объеме выручки в 2018 г. составила 51,4 % (таблица 1).

Таблица 1 – Показатели работы РТУП «БРП» в разрезе перевозок строительного песка

| Показатели перевозки песка строительного | Год | | | | | | | | |
|------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Доля в общем объеме перевозок, % | 90,5 | 86,8 | 79,5 | 90,8 | 91,2 | 97,7 | 93,8 | 94,2 | 93,3 |
| Доля в общем объеме выручки, % | 72,5 | 62,4 | 47,6 | 65,8 | 68,6 | 75,5 | 46,4 | 55,4 | 51,4 |

В динамике перевозок песка строительного на предприятиях РТУП «БРП» наблюдается существенное снижение доли выручки от данного вида деятельности.

При этом обеспечение стабильного грузопотока строительных грузов на водном транспорте в современных условиях проблематично. Данные перевозки возможны лишь при наличии постоянных необходимых для судоходства глубин. По путевым условиям (глубинам), перевозку продукции стратегически важного для пароходства партнера РУПП «Гранит» (щебень, отсев) осуществляют четыре речных порта: речной порт Мозырь, речной порт Брест, речной порт Пинск, речной порт Микашевичи. В 2015 году из-за отсутствия глубин перевозки в направлении Микашевичи – Мозырь прекратились с 22 июня и не осуществлялись до завершения навигации. В 2016 году транзитные перевозки в направлении Мозыря прекращены с 27 июня и возобновлены 19 октября. В 2017 году пароходство приостановило транзитные перевозки в направлении Мозыря с 7 августа. Возобновились перевозки 7 октября с загрузкой барж на 531 тонну, или 50 % полной грузоподъемности баржи. В 2018 году с 23 августа транзитные перевозки в направлении Мозыря прекращены.

Таким образом, поиск направлений эффективного сотрудничества транспортного и строительного комплекса является важной проблемой в современных условиях хозяйствования. Формирование и развитие участия внутреннего водного транспорта в цепи поставок предприятий строительного комплекса Республики Беларусь связано с его преимуществами перед другими видами транспорта: меньшее сопротивление движению на малых скоростях требует меньшего тягового усилия, чем на сухопутном транспорте; более низкая себестоимость перевозок, чем на железнодорожном; экологичность и безопасность. При этом рост грузопотоков строительных грузов на внутреннем водном транспорте Республики Беларусь осложняется неблагоприятными путевыми условиями судоходных рек.

Список литературы

1 Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.mintrans.gov.by/ru/>. – Дата доступа : 23.08.2019.

2 Потёмкина, Т. Г. Железнодорожный транспорт в цепи поставок предприятий строительного комплекса: назначение, оценка, направления оптимизации грузопотоков / Т. Г. Потёмкина // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности): междунар. сб. науч. тр. – 2018. – Вып. 11. – С. 156–166.

3 РТУП «БРП» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://rtupbrp.parohodstvo.by/index.html>. – Дата доступа : 23.08.2019.

УДК 656.073.235

ОРГАНИЗАЦИЯ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЗА РУБЕЖОМ

Д. А. ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ, М. Е. ЖИЛО, Ф. К. МУХАМАДШОЕВ, В. А. ГЕРАСИМОВА
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Научная среда отмечает следующие основные подходы к реализации концепции смешанных контейнерных перевозок грузов, которые отличаются конкуренцией и зонами ответственности за

перевозки на всем пути транспортировки груза. На сегодня сформулированы два совершенно разных подхода к осуществлению и реализации концепции мультимодальной перевозки [1–3].

Первый подход появился и стал развиваться в Северной Америке, а именно в США. Сущностью этого подхода становится стремление и попытки контейнерных операторов морских перевозок увеличить свое влияние на внутренний и внешний транспортно-логистический рынок. Крупнейшие морские линии берут на себя ответственность за риски, которые могут возникнуть на всем пути следования контейнера, включая сухопутные перевозки по железной дороге, перевозки автомобильным транспортом и обработку контейнера в транспортных узлах, на пунктах перевалки. Основной причиной такого бурного развития мультимодальных перевозок в США стала жесткая конкуренция на рынке международных контейнерных перевозок. Стоит заметить, что в американской модели не подразумевается активное участие правительства в развитии этого бизнеса.

Второй подход появился и стал развиваться в Западной Европе. На данный момент в странах Евросоюза основным видом грузового транспорта является автомобильный. Однако ресурс этого направления и его возможности в увеличении количества грузов практически исчерпан.

Вместе с развитием интермодальных перевозок будет решен вопрос с максимальной интеграцией железнодорожного и морского транспорта в общетранспортную сеть поставок, при этом будет постепенно снижаться зависимость от автомобильного транспорта. В отличие от США, в Западной Европе логистические операторы, занимающиеся интермодальными грузоперевозками, имеют поддержку, в первую очередь, в лице государства и Евросоюза в целом.

В Нидерландах правительство приняло документ «Новый курс развития грузового транспорта», который направлен на минимизацию нагрузки, оказываемой на экологию во время использования транспортной инфраструктуры. Также в этом документе прописана необходимость быстрого и качественного создания и развития специальной инфраструктуры, такой как создание перевалочных пунктов с автотранспорта на другие необходимые виды транспорта; увеличение партий грузов, которые будут транспортироваться грузовыми автомобилями; внедрение экономических стимулов, которые сделают актуальными для клиентов как прямую автоперевозку, так и смешанную доставку груза в контейнере с участием других видов транспорта.

Австрийское правительство для ускоренного развития интермодальных перевозок наметило расширение инфраструктуры грузовых терминалов, а также расширение системы постоянных контейнерных поездов. В Австрии, как и в других странах Западной Европы, развитие транспортно-логистической системы происходит при активной поддержке государства.

Однако, в то время как транспортная политика стран Западной Европы или США сосредоточена на дальнейшей контейнеризации и активном развитии интермодальных перевозок с целью уменьшения негативного влияния на окружающую среду и природу, с целью более разнообразного использования транспортных мощностей, усовершенствования существующей современной инфраструктуры, то многие страны переходной экономики ставят и решают аналогичные вопросы, но с целью стимулирования экономической интеграции в мировую экономику, а также с целью привлечения транзитных грузопотоков. Таким образом, менее развитые страны Восточной Европы развивают альтернативный, третий подход к реализации концепции мультимодальных перевозок.

В Казахстане самым интенсивно развивающимся и важным является развитие международных перевозок грузов в контейнерах из Китая в страны Центральной Азии, а также страны Каспийского бассейна и страны СНГ.

В Литве за последние несколько лет намечено создание на государственном уровне системы поддержки и дотаций в развитие смешанных контейнерных перевозок. Основываясь на распоряжениях Евросоюза, правительством будут приняты государственные правовые акты, которые поддерживают частные экспедиторские компании, тем самым привлекая инвестиции для создания транспортно-логистических центров мультимодальных перевозок. К правовым актам, способствующим развитию мультимодальных перевозок, также относится присоединение Литвы к соглашению Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) об организационных и эксплуатационных моментах в международных мультимодальных перевозках на евроазиатских маршрутах.

Ученые-транспортники Латвии считают, что основная перспектива развития мультимодальных перевозок, в первую очередь, связана с транзитным сообщением. Правительство приняло «Концепцию развития промышленных парков», которая подразумевает под собой прямое участие правительства в создании инфраструктур логистических центров, а также в создании свободных экономических зон. Главным плюсом для Латвии в организации мультимодальных перевозок является выгодное положение на карте мира и выгодный налоговый режим свободных портов Латвии.

Также и Польша стремится к привлечению евроазиатского транзита на национальные маршруты доставки грузов. Очень важным конкурентным преимуществом государства является наличие железнодорожной линии колеи шириной 1520 мм, которая соединяет железнодорожную сеть Украины с Верхнесилезским промышленным регионом с конечной перевалочной станцией в Славкове. Во времена социалистического развития страны линия использовалась для доставки металлургического сырья из Украины и частично используется для этой цели и сегодня, хотя и в существенно меньших объемах.

Очень важную роль в международной контейнерной системе играет Китайская Народная Республика. В КНР инфраструктура контейнерных перевозок развивается системно и активно поддерживается государством. Основным направлением развития являются проекты, связанные с усовершенствованием инфраструктуры в сфере интермодальных перевозок, а также с развитием скоординированной системы региональных перевозок контейнеров с участием необходимых видов транспорта. Отдельно хотелось бы заметить, что китайские железнодорожные перевозчики получают государственное субсидирование.

Рынок мультимодальных грузоперевозок имеет свои особенности, поскольку автомобильные грузоперевозчики, конкурирующие с железнодорожными перевозчиками, могут транспортировать грузы по сниженным ценам внутри страны. Однако рост импорта способствует увеличению объема перевозок грузов в контейнерах, а также повышению привлекательности железной дороги в данном сегменте транспортного рынка. Мировой опыт показывает, что контейнеризация по всему миру продолжает расти. Это самый универсальный способ доставки грузов. Российская экономика продолжает привлекать иностранный капитал и активно участвует в торговле с такими странами, как Китай, Корея, Индия и Малайзия, США и страны Южной Америки.

Таким образом, мировой рынок логистических услуг – это главный грузовой и транспортный сервис, который в свою очередь держится за контейнерных перевозках, потому что они являются самой выгодной и надежной технологией без перегрузочной доставки груза на большинстве видов транспорта, таких как морской, автомобильный и железнодорожный.

Список литературы

1 Астафьев, А. В. План мероприятий (дорожная карта) по реализации программы организации контейнерных перевозок на пространстве 1520 / А. В. Астафьев, П. В. Куренков // Транспорт: наука, техника, управление: сб. ОИ / ВИНТИ. – 2015. – № 11. – С. 84–87.

2 Астафьев, А. В. Внетранспортный эффект контейнерных перевозок / А. В. Астафьев, М. В. Кизимиров, П. В. Куренков // Транспорт: наука, техника, управление: сб. ОИ / ВИНТИ. – 2016. – № 5. – С. 23–30.

3 Афенин, О. М. Конкуренция между магистралями направления «Север–Юг» и геополитическая безопасность России в каспийском регионе / О. М. Афенин, П. В. Куренков, Н. В. Мойсевич // Транспорт: наука, техника, управление. – 2014. – № 3. – С. 12–24.

4 Роль экспедиторских организаций в повышении конкурентоспособности транспортной системы России / Г. В. Бубнова [и др.] // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2016. – № 9 (ч. 1). – С. 30–35.

УДК 004

ТЕРМИНОЛОГИЯ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ

Н. С. САМУСЕВ, А. В. АСТАФЬЕВ, Д. Г. БАБИН, В. Е. ЕВДОКИМОВА, А. М. ЛУКЫНЮК
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

В настоящее время понятие цифровых технологий твердо закрепилось в нашем сознании, и представить себе дальнейшую жизнь без цифровых устройств и цифровых технологий становится практически невозможно. Это не только телевидение и гаджеты, но и оцифрованные архивы информации, а также системы сбора, обработки и хранения данных. Насколько корректно использование определений «цифровые технологии», «цифровая бухгалтерия», «цифровая экономика», «цифровая железная дорога» и других?

Цифровые технологии – это представление информации в формате нулей и единиц. Сейчас это является неотъемлемой составляющей любой отрасли. А цифровая бухгалтерия или цифровая экономика – это комплекс информационных систем или компьютерных программ, который, по сути,