

Н. А. КЕКИШ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК КАК ФАКТОР УКРЕПЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ

В настоящее время наблюдается активный рост уровня контейнеризации перевозок на всех видах транспорта. Безусловным лидером контейнеризации грузопотока выступает морской транспорт, развитие которого в данном направлении оказало существенное влияние и на другие виды транспорта [1]. На железных дорогах уровень контейнеризации грузопотока при общей тенденции к росту существенно различается в разных странах. По ряду причин на пространстве 1520 он пока остается сравнительно невысоким, но всеми участниками транспортного рынка ставится задача по наращиванию объемов перевозок грузов в контейнерах, поэтому перспективное увеличение этого показателя не вызывает сомнений, хотя и сопряжено с рядом технологических и организационных трудностей [2].

Следует отметить, что тенденция к контейнеризации грузопотока на железнодорожном транспорте имеет два выраженных аспекта: количественный и качественный. Во-первых, это общий рост объема перевозок грузов в контейнерах. Во-вторых, наблюдается постоянное расширение номенклатуры грузов, перевозимых в контейнерах. Наличие этого аспекта обусловлено как повышением осведомленности грузовладельцев о преимуществах контейнерной технологии транспортировки, так и техническими усовершенствованиями конструкции самих контейнеров, элементов крепления грузов в них. Учитывая растущую контейнеризацию грузопотока, на железнодорожном транспорте происходит постоянная адаптация традиционных технологий перевозочного процесса к специфике перемещения именно этого вида грузовых единиц. Она затрагивает все стороны перевозочного процесса: терминальную логистику, организацию и выполнение транспортировки, документальное оформление и взаимодействие с внешними агентами.

Расширение возможностей железнодорожной контейнерной транспортировки грузов, возникающее за счет такой адаптации, приводит к созданию более длинных экономически эффективных логистических схем наземной доставки с использованием одной интермодальной транспортной единицы (ИТЕ). При этом перегрузка ИТЕ при смене видов транспорта, как правило, не занимает много времени и сколь-нибудь заметно не сказывается на общей стоимости перевозки, что позволяет гибко моделировать различные типы логистических схем для каждого конкретного случая. Такая гибкость практически недоступна при обычной тарной или бестарной перевозке гру-

зов, когда смена вида транспорта и непосредственная перегрузка груза приводит к существенному росту затрат на транспортировку, а для ряда грузов (например, скоропортящихся) критично влияет на показатели сохранности. Вместе с тем гибкость в создании логистических цепей и быстрота реакции по их изменению являются необходимым условием эффективного ведения хозяйственной деятельности предприятий в современных условиях, прежде всего в международной торговле. Высокий уровень и кооперации, и конкуренции на мировых рынках как сырья, так и готовой продукции, задают жесткие критерии качества доставки по всем параметрам: срок, стоимость, сохранность, информационное сопровождение, планирование, адаптивность.

Очевидно, что достижение минимума по комплексному критерию, учитывающему все параметры качества доставки проще при использовании одного вида транспорта на коротком расстоянии. Но такой подход противоречит самой идее глобального рынка, глубокой торгово-производственной интеграции разных стран, территориальной специализации производства и потребления, существующей в настоящее время и являющейся основой быстрого индустриального развития. Поэтому контейнерная технология доставки грузов, дающая возможность обеспечить эффективную по всем критериям качества транспортировку на любые расстояния и с любым уровнем мультимодальности в логистике, является инструментом, активизирующим и поддерживающим международную торговлю. Наличие большого спектра экономически выгодных и технологически осуществимых вариантов доставки дает возможность всем участникам глобальных логистических цепей снизить риски и при выборе контрагентов сконцентрироваться в первую очередь на качественных характеристиках продукции, что способствует прогрессу во всех сферах производства и формированию прочных экономических связей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Галин, А. В.** Контейнеризация как очередной этап развития транспортных систем / А. В. Галин, Е. А. Давыденко // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. – 2020. – № 6 (64). – С. 996–1003.

2 Эволюция контейнеров: на сети РЖД неминуемо развитие контейнерных перевозок [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/evolyutsiya-konteynerov-na-seti-rzhd-neminuemo-razvitie-konteynernykh-perevozk/>. – Дата доступа : 10.03.2022.

N. KEKISH

Belarusian State University of Transport, Gomel

CONTAINERIZATION OF TRANSPORT AS A FACTOR OF STRENGTHENING INTERNATIONAL TRANSPORT AND ECONOMIC RELATIONS