

приміщень з тим, щоб коефіцієнт щільності забудови в межах огорожі був не менше 0,25, а коефіцієнт використання площі - не менше 0,45.

- можливість розширення будівель, особливо головного корпусу, з найменшими витратами без порушення основної ідеї генерального плану і без знесення раніше зведених капітальних будівель;

- безпечно найліпшим відстаням пішохідний рух працівників депо до побутових і робочих місць без перетину або з найменшою кількістю перетинів в одному рівні з основними потоками вантажів і ремонтів вагонів;

- двостороннє, як правило, примикання проектного вагонного депо до залізничної станції без перетину головних шляхів і створення кутових потоків при подачі вагонів у ремонт прибирання їх після ремонту;

- забезпечення раціональних виробничих транспортних та інженерних мереж на території депо;

- створення єдиного архітектурного ансамблю, відповідного сучасному архітектурно-художнього стилю, дотримання червоних ліній забудови та перпендикулярності осей будівель і споруд, правильного використання елементів благоустрою, очисних споруд та інше.

При розробці генерального плану депо попередньо уточнюють перелік основних будівель і споруд, які будуть розташовані на його території, і встановлюють площі їх забудови та габаритні розміри в плані, а також передбачають потрібні площі для складування запасних частин, пиломатеріалів та іншої продукції, зберігання яких допускається на відкритих майданчиках поза будівлями. Всі допоміжні приміщення, як правило, слід розміщувати у прибудовах до виробничих будинків, а в разі розміщення їх в окремо стоячих будинках вони повинні з'єднуватися з виробничим корпусом депо, опалювальним коридором і галереєю

УДК 656.225.073.235

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Фроленкова Е.О., ст. преподаватель,
Панкова А.А. (БелГУТ)*

Перевозка грузов в контейнерах по железной дороге является одним из самых недорогих и доступных типов международных грузоперевозок между странами ЕС и СНГ, а также для межконтинентальных направлений, включая США, Канаду, Японию, Китай и др. страны.

Главные преимущества контейнерных перевозок:

1. Универсальность. Контейнеры можно использовать для грузов любого типа и практически любого размера.

2. Легкость контроля за целостностью.

3. Надежная защита содержимого контейнера от любых неожиданностей в дороге. Кроме того, контейнер является надежной защитой от погодных явлений и возможных повреждений для перевозимого груза.

4. Возможность использовать технику при погрузке и выгрузке. Механизация облегчает работу сотрудников склада и значительно ускоряет ее. Ручной труд стоит дороже, поэтому контейнеры дают возможность сэкономить на себестоимости перевозок.

5. Относительно низкая цена этого типа упаковки. Стандартный контейнер стоит недорого, позволяя при этом избавиться от многих побочных расходов.

6. Упрощенный процесс доставки со склада и до склада. Универсальные крепления и стандартный размер позволяют максимально быстро отправить контейнер получателю. Для его перемещения на другой тип транспорта требуется минимум времени и трудозатрат.

Процесс контейнеризации грузов, отражающий промышленный потенциал страны, в последние годы претерпевает изменения. Например, развивающиеся страны стали не только основными

грузоотправителями (по тоннажу), но, что особенно важно, главными грузополучателями (57 % объема товаров). На развитых рынках Европы и Америки контейнеризация приблизилась к 100%, т. е. практически все контейнеропригодные грузы перевозятся в контейнерах. Таким образом, развитые страны уже прошли все стадии формирования зрелого рынка контейнерных перевозок, который достаточно успешно функционирует.

Основными полюсами роста мирового контейнерного рынка в ближайшие годы станут Африка, Индия и другие страны Азии, Латинская Америка [1]. Рынок контейнерных перевозок Беларуси растет, тем не менее, все еще находится в стадии формирования и развития.

На белорусский контейнерный трафик влияют следующие основные факторы: внутреннее потребление полуфабрикатов и товаров широкого потребления, объем импорта, экспорта и транзита, мировая макроэкономическая конъюнктура. По данным Минтранса, доля транспортных издержек в Беларуси составляет 33-35 %, тогда как в западных странах – 7-8 %. Сокращение транспортных издержек и оптимизация цепочек поставок крайне актуальны для экономических субъектов. Увеличение доли контейнерных грузов и наращивание количества фиксированных маршрутных отправок (при условии роста внешней торговли промышленными грузами и товарами широкого потребления) отчасти может решить эту проблему [2, с.57].

Вклад транспортно-дорожного комплекса в народно-хозяйственное развитие страны в контексте построения социально-ориентированной экономики осуществляется по двум главным направлениям:

- расширение и повышение эффективности системы товародвижения, прежде всего, в сфере экспортно-импортных операций, вовлечение в хозяйственный оборот дополнительных объёмов природных ресурсов;

- реализация транспортно-транзитного потенциала Беларуси.

Совершенствование транспортных технологий в современных рыночных условиях невозможно без повышения качества обслуживания, ускорения сроков

доставки грузов железнодорожным транспортом и предоставления более конкурентоспособных транспортных услуг. Анализ факторов, влияющих на конкурентоспособность компании, позволяет своевременно выявлять предпочтения грузоотправителей и грузополучателей.

Сегодня Белорусская железная дорога – лидер национальной системы перевозок. Являясь одним из важнейших транспортных комплексов страны, она успешно развивается и обеспечивает почти 70% грузооборота всех видов транспорта общего пользования.

Контейнерные перевозки – относительно молодой для Беларуси вид доставки грузов. В связи с этим железнодорожные контейнерные перевозки еще недостаточно развиты и не в полной мере соответствуют рыночным требованиям по уровню конкурентоспособности. Это приводит к тому, что значительные объемы контейнеропригодных грузов перевозятся другими видами транспорта [3].

Особое внимание Белорусская железная дорога уделяет развитию перевозок специализированными контейнерными поездами.

Белорусская железная дорога успешно реализует совместные транспортно-логистические проекты обслуживания контейнерных перевозок между Европой и Азией. Как положительный результат следует рассматривать рост контейнерных перевозок в сообщении страны Европейского союза – Китай и обратно.

Успешно реализуются транспортно-логистические проекты в рамках обслуживания контейнерных перевозок между Беларусью и портами Балтийского и Черного морей.

Одним из них является поезд комбинированного транспорта «ВИКИНГ» – совместный продукт железных дорог Литвы, Украины и Беларуси, стивидорных компаний и портов Клайпеда, Ильичевск и Одесса. Также значимой для Белорусской железной дороги является организация перевозок контейнерным поездом «ZUBR». Это совместный продукт железных дорог Латвии, Эстонии, Молдовы, Украины и Беларуси, стивидорных компаний и портов Рига, Таллинн, Ильичевск и Одесса. Оба проекта имеют одинаковый уровень тарифных

условий.

В настоящее время по Белорусской железной дороге перевозят грузы международные контейнерные поезда: «Восточный ветер» (Берлин – Брест – Москва/СНГ), «Казахстанский вектор» (Беларусь – Россия – Казахстан – страны Средней Азии), «Монгольский вектор» (Беларусь – Россия – Монголия – Китай), «Фольксваген РУСС» (Брест – Калуга (Россия) – Брест), «Москвич» (Дуйсбург – Брест – Москва), курсирующие по II-му общеевропейскому транспортному коридору [4].

Широкое применение контейнеров позволяет удовлетворять постоянно растущие требования к железнодорожным перевозкам – высокое качество логистического процесса, скорость, безопасность, экономичность

доставки, сохранность грузов.

Список использованных источников

1 Notteboom T, Rodrigue J.-P. The Future of Containerization: Perspectives from Maritime and Inland Freight Distribution // *Geojournal*. 2014. – Vol. 74, N1. – P. 7-22.

2 Состояние и перспективы развития системы транспорта и логистики: доклад / Мин-во транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь. – Минск, 2009. – 123 с.

3 Верещака, Ю. Роль контейнерных перевозок в условиях новой экономики / Ю. Верещака // *Экономика транспортного комплекса*. – 2012. – №20. – С. 150–158.

4 Контейнерные перевозки [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://belint.by/uslugi/kontejnernye_perevozki. – Дата доступа: 14.04.2018.