ности предприятия, так и внутренними, на которые предприятие может и должно активно влиять.

К внешним факторам относятся общее состояние экономической ситуации в стране и регионе, особенности и нестабильность налогового законодательства, условия предоставления кредитов и процентные ставки, наличие целевого финансирования.

Однако, не меньшую роль играют внутренние факторы, которые предприятие должно активно использовать с целью повышения эффективности использования оборотных средств. Основные из них положены в основу рационального и экономного использования материальных и топливно-энергетических ресурсов.

Список использованной литературы.

1. Учёт производственных запасов// [Электронный ресурс] – 2016. Режим доступа https://studfiles.net/preview/5775161/. Дата доступа: 03.11.2017

2. Грещак, М. Г. Внутренний экономический механизм предприятия – 2001. Режим доступа http://econbooks.ru/books/view/74, Дата доступа 03.11.2017

3. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / Под общ. редакцией проф. В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Королев Юрий Юрьевич
Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ
г. Минск, Республика Беларусь
Нюркин Сергей Иванович
ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»
г. Нижний Новгород, Российская Федерация
Нюркин Андрей Владимирович
Транспортно-логистическая компания «ТринИКом»
г. Нижний Новгород, Российская Федерация

The article is devoted to the problems of development of contreiler technologies and experience of their use in Europe and

perspectives of development in the Republic of Belarus and Russian Federation.

Развитие контрейлерных поездов представляет большой интерес для транспортного бизнеса, особенно с учетом финансового стимулирования со стороны европейских государств, которые компенсируют автотранспортным организациям часть затрат как расходов, связанных с защитой окружающей среды и сохранением эксплуатационного качества автомобильных дорог. И это вполне обоснованно: специалистами подсчитано, что в современных условиях контрейлерные перевозки в рамках ЕС за год сокращают экологические издержки на 200 – 220 млн. евро, а на ремонте дорог экономится до 500 млн. евро [4]. Не случайно для развития контрейлерных перевозок в Европе была разработана и реализована программа «Marco Polo», в соответствии с которой доля участия бюджетных средств ЕС может достигать 35 % в разработках контрейлерных схем.

Изначально развитие железных дорог не предполагало перевозку груженого автотранспорта, а последующая электрификация железнодорожных путей сообщения в Европе привела к достаточно жестким ограничениям по габаритам железнодорожного подвижного состава и груза, перевозимого им. Поэтому для внедрения и развития технологии контрейлерных перевозок по железным дорогам Европы пришлось решить ряд серьезных технических и технологических проблем. Одной из таких проблем было использование действующего разрешенного железнодорожного габарита подвижного состава для контрейлерных перевозок с погруженными автопоездами. Обычные платформы с ровными полами и подкатной тележкой со стандартной колесной парой с диаметром колеса 920 мм не позволяли этого сделать. Поэтому пришлось проектировать специальные железнодорожные платформы, некоторые модели из которых достаточно технологичны, хотя и дороги в производстве, но кроме вопроса габаритов транспортировки позволяют решить еще ряд сопутствующих задач, таких, как например, скорость обработки состава на железнодорожных терминалах.

В разных Европейских странах реализованы различные технические решения указанных выше проблем, что позволяет создать базу для сравнения используемых технологий. Ниже приведен краткий обзор применяемых в европейской практике контрейлерных технологий перевозки грузов и их особенностей (таблица 1) [3].

Таблица 1 – Сравнительная таблица технологий контрейлерных перевозок в Европе

Страна (технология)	Особенности	Достоинства технологии	Недостатки технологии
Германия (CargoBeamer)	Специальные платформы. Специальные железнодорожные терминалы.	Использование колес стандартного размера (Ø 920мм.) Универсальность. Высокая производительность погрузки/выгрузки.	Высокая стоимость платформ и терминалов. Сложность в эксплуатации. Точное позиционирование состава по фронту.
Швеция (MegaSwing)	Специальные платформы. Универсальные терминалы.	Использование колес стандартного размера (Ø 920мм.) Простота в эксплуатации. Отсутствие необходимости точного позиционирования состава по фронту. Универсальность. Высокая производительность погрузки/ выгрузки.	Высокая стоимость платформ.
Австрия (Oekombi)	Специальные платформы. Универсальные терминалы.	Относительно недорогая стоимость. Простота в эксплуатации. Отсутствие необходимости точного позиционирования состава по фронту.	Отсутствует универсальность. Необходим пассажирский вагон для водителей. Повышенный износ колесных пар из-за малого диаметра колес (370 мм) Долгая погрузка/выгрузка.

Страна (технология)	Особенности	Достоинства технологии	Недостатки технологии
Франция (Modalohr)	Специальные платформы. Специальные железнодорожные терминалы.	Использование колес стандартного размера (Ø 920мм.) Высокая производительность погрузки/выгрузки.	Высокая стоимость платформ и терминалов. Сложность в эксплуатации. Необходимость точного позиционирования состава по фронту.
ЕС (Lo–Lo)	Универсальные платформы. Универсальные терминалы.	Относительно недорогая стоимость. Универсальность. Простота в эксплуатации. Отсутствие необходимости точного позиционирования состава по фронту.	Только несопровождаемая перевозка. Необходимо специальное перегрузочное оборудование.

Лидером по объему контрейлерных перевозок в Европе является Германия, в которой применяется технология CargoBeamer, упомянутая первой в приведенной выше таблице. Лидерство этой страны обусловлено рядом объективных причин: страна имеет наибольшую территорию, что для контрейлерных схем доставки грузов немаловажно, и развитую экономику. Кроме того, с ее территории открывается доступ к главным портам Северного и Балтийского морей, а оттуда – в Скандинавию, Прибалтику и Россию. И огромная часть грузов по этим морским маршрутам перевозится на судах типа ро-ро (ролкерах), что идеально вписывается в продолжение схем железнодорожных контрейлерных маршрутов [1].

Серьезные усилия по переведению автопоездов на железные дороги прилагаются и в Швейцарии, реализующей технологию MegaSwing. Горный рельеф страны, жесткие требования в отношении охраны окружающей среды и целый ряд других причин вынуждают эту страну активно переходить на контрейлерные поезда. Еще в 1994 г. на референдуме гражданами страны было принято решение, согласно которому пропускная способность транзитных дорог, проходящих через Альпы, не должна увеличиваться. Следу-

ет также добавить, что Швейцария была первой страной, которая ввела плату за проезд грузовиков. На государственном уровне делается все возможное, чтобы грузовой автотранспорт не перемещался по альпийским автодорогам с перевалами, а чтобы такая перевозка осуществлялась по железной дороге.

Анализ технологий и лидерства отдельных стран в области внедрения контрейлерных перевозок позволяет определить причины отставания Беларуси в данной сфере: у страны нет выхода к морю, максимальное расстояние по Беларуси с востока на запад – 612 км, а с юга на север – 360 км, экологические требования в нашей стране не такие жесткие, как Европе, и общий уровень подготовки специалистов по логистике пока отстает от мирового. В силу названных причин для белорусских грузоперевозчиков оказывается выгоднее и проще загрузить груз в трал и доставить к месту назначения по автодороге.

Именно поэтому для Беларуси, как считают специалисты, целесообразно рассматривать вопрос развития контрейлерных перевозок в части транзита между Россией и Европой, когда речь идет о транспортировке грузов на большие расстояния. Это соответствует условиям доставки дорогостоящих грузов автотранспортом из стран Западной Европы в Россию, где 75-85 % грузов следует до Москвы.

Основным условием развития этого вида перевозок в нашей стране является создание законодательной базы, упрощение процедуры оформления документов. Кроме того, для организации контрейлерных перевозок требуются инвестиции в специализированные железнодорожные платформы для перевозки автопоездов и прицепов (полуприцепов), в средства механизации погрузки-выгрузки на железнодорожные платформы, в реконструкцию высоких рамп для заезда-выезда автопоездов на специализированные железнодорожные платформы и др.

В Российской Федерации на протяжении, по меньшей мере, 15 лет МПС, а затем РЖД, периодически возвращаются к теме контрейлерных перевозок. Однако все ограничивается единичными демонстрационными поездками, постоянных маршрутов контрейлерных перевозок в стране до настоящего момента не организовано. Разработанный проект специальной железнодорожной платформы для контрейлерных перевозок не нашел своего потребителя,

отсюда вытекает осторожность возможных инвесторов, которые могли бы инвестировать средства в строительство таких платформ. Эта неопределенность не позволяет и самим железнодорожникам подготавливать свои грузовые станции к приему и грузовой обработке таких поездов.

Однако, при всей сложности перехода на новую технологию, перспективы у нее в нашей стране есть, ведь расход топлива на один тонно-километр железнодорожным транспортом в 10-15 раз меньше, чем автотранспортом, а сама контрейлерная перевозка значительно повышает транзитные возможности республики. Поэтому уже сегодня есть предложения по организации контрейлерных перевозок грузов государственным предприятием «БТЛЦ» совместно с Белорусской железной дорогой и партнерами в Литве и Польше, благодаря совместным усилиям которых организованы контрейлерные поезда:

• «Неман» по маршруту Каунас, Вильнюс, Клайпеда (Литва) – Минск (Беларусь) – Литва

• «Буг» по маршруту Орша, Колядичи, Пинск (Беларусь) – Малашевиче (Польша) – Беларусь [2].

В перспективе у «БТЛЦ» – разработка новых маршрутов, перевозка без тягача и водителя с удешевлением перевозки и ускорение процедуры оформления контрейлерных перевозок на границе.

Список использованной литературы.

1. Интернет портал FcrCompany. Ro-Ro перевозки на Балтике [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://fcr-co.ru/poleznaya-informaciya/ro-ro-perevozoki-na-baltike.html. Дата доступа: 01.09.2017.

2. Контрейлерные перевозки [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://belint.by/uslugi/kontreilernye_perevozki/. Дата доступа: 10.10.2017.

3. Концепция организации контрейлерных перевозок на «пространстве 1520», ОАО РЖД. 2011г.

4. Лурье, В. Почему буксует контрейлер? // Журнал TIR (TransInfoRoad) 2014 – №7(11), статья, стр. 42-45.