

РОЛЯ МІЖНАРОДНЫХ СПЕЦЫЯЛІЗАВАНЫХ ЦЯГНІКОЎ У АПТЫМІЗАЦЫІ КАНТЭЙНЕРНЫХ ПЕРАВОЗАК

Ляхоўскі У. В., Багдзель В. Ю.

У артыкуле разглядаецца роля міжнародных спецыялізаваных цягнікоў у пашырэнні і павелічэнні долі транзітных кантэйнерных перавозак у транспартна-лагістычнай сферы Рэспублікі Беларусь. Адзначаны існуючыя праблемы, звязаныя з недастаткова эфектыўным выкарыстаннем кантэйнераў у міжнародных чыгуначных перавозках айчыннымі прадпрымальнікамі і транспартнікамі, прадстаўлены рэкамендацыі па іх вырашэнні.

К л ю ч а в ы я с л о в ы: кантэйнеры; кантрэйлеры; транспартна-лагістычная сістэма; кантэйнерныя цягнікі; інфраструктура.

THE ROLE OF THE INTERNATIONAL SPECIALIZED TRAINS IN THE OPTIMIZATION OF CONTAINER TRANSPORT

Liakhouski U. V., Bogdzial V. U.

The article examines the importance of the international specialized trains in expanding and increasing the share of container transport in the transport and logistics sector of the Republic of Belarus. The study analyzes the existing problems and drawbacks associated with the insufficiently effective use of containers and contrailers in the international transport by domestic entrepreneurs and transporters.

K e y w o r d s: containers; contrailers; logistics and transport system; container trains; infrastructure.

Уводзіны. Складовай часткай сучаснага працэсу рацыяналізацыі пры ажыццяўленні транспартных аперацый у сістэме міжнародных перавозак стала актыўнае выкарыстанне кантэйнерных перавозак. Кантэйнерызацыя або, шырэй, юнітызацыя (максімальная стандартызацыя працэсу транспарціроўкі грузаў) садзейнічала значнаму тэхналагічнаму прарыву ў дадзенай галіне. Гэтыя лагістычныя інавацыі істотна знізілі фінансавыя выдаткі па дастаўцы вялікіх грузавых партый ад вытворцаў да спажыўцоў [3].

Паводле Міжнароднай арганізацыі па стандартызацыі кантэйнер — гэта элемент транспартнага абсталявання, які можна шматразова выкарыстоўваць на адным або некалькіх відах транспарту для перавозкі і часовага захоўвання грузаў [1, с. 233]. Кантэйнер павінен мець неабходныя прыстасаванні для механізаванай устаноўкі і зняцця яго з транспартных сродкаў, стандартызаваную тэхнічную характарыстыку, і яго ўмяшчальнасць павінна быць не менш за 1 м³ [4].

Перавагі выкарыстання кантэйнераў у сістэме міжнародных перавозак наступныя:

- максімальная інтэграцыя грузапатокаў, што дазваляе выкарыстаць адзіную адпраўку тавараў замест ранейшых некалькіх больш дробных грузавых партый;
- паскарэнне перапрацоўкі грузаў і значнае скарачэнне колькасці пагрузачна-разгрузачных і іншых лагістычных аперацый;
- зніжэнне патрабаванняў да ўпакоўкі грузаў;
- дасягненне большага эканамічнага эфекту пры ажыццяўленні грузаперавозак за кошт больш рацыянальнага выкарыстання аб'ёму грузавой прасторы транспартнага сродку (напрыклад, пагрузачнай платформы цягніка або аўтамабіля);
- як правіла, наяўнасць адзінага скразнага тарыфу;
- зніжэнне страхавых выплат з-за таго, што кантэйнеры забяспечваюць дастатковую захаванасць грузаў [2].

Прымяненне кантэйлераў дазваляе яшчэ больш знізіць выдаткі пры грузаперавозках, чым пры выкарыстанні стандартных кантэйнераў. Да пераваг гэтага віду перавозкі грузаў адносяцца:

- адсутнасць выдаткаў, звязаных з перамяшчэннем тавараў з чыгуначнай платформы на аўтамабіль ці на іншы транспартны сродак;
- лепшыя ўмовы захавання: тавар не падвяргаецца шматразовым перасоўванням з аднаго транспартнага сродку ў іншы ці на склад для часовага захавання;
- зручнасць транспарціроўкі пры выкарыстанні мультымадальных і інтэрмадальных камбінаваных перавозак;
- знікненне патрэбы ў стацыянарным складзе: сам металічны кантэйлер можа быць выкарыстаны ў якасці часовага склада.

Выкарыстанне кантэйнераў і кантэйлераў станоўча адбілася на ўсёй сферы лагістыкі: змяніліся канструкцыі суднаў, пагрузачных платформ таварных цягнікоў і іншых транспартных сродкаў; спраціліся тэхналогіі лагістычных работ у партах, на чыгуначных станцыях, у размеркавальных цэнтрах. Сучасныя кантэйнеры прыдатныя для перавозкі рознымі відамі транспарту: аўтамабільным, чыгуначным, паветраным і марскім (рачным), што таксама дазваляе выкарыстоўваць спецыялізаваныя транспартныя

сродкі (напрыклад, судны-кантэйнеравозы). Як грузавае адзінка кантэйнеры дазваляюць пазбегнуць перагрузак пры камбінаваных перавозках у месцах стыкаў розных відаў транспарту або змены чыгуначнай каляіны. Як тара яны займаюць невялікія пагрузачныя і складскія плошчы пры штабеляванні. Таму менавіта кантэйнерныя перавозкі на дадзены момант абслугоўваюць большую частку сусветнага гандлю і з'яўляюцца самым перспектыўным сегментам на рынку міжнароднай лагістыкі.

Асноўная частка. За апошнія некалькі гадоў ступень кантэйнерызацыі грузаў пры іх перамяшчэнні павялічылася больш чым у два разы [2]. Напрыклад, яе доля ў перавозцы генеральных грузаў¹ у Германіі і Аўстрыі дасягае 70 % [3], хоць у Рэспубліцы Беларусь у перавозцы чыгуначным транспартам яна не перавышае 5 %, а пры выкарыстанні аўтамабільнага транспарту гэты працэнт яшчэ меншы [2].

У апошнія дзесяцігоддзе Беларусь стала надаваць большую ўвагу транснацыянальным праектам па арганізацыі чыгуначных транзітных маршрутаў для паскораных перавозак грузаў з выкарыстаннем кантэйнераў, для транспарціроўкі якіх праз дзяржаўныя межы створаны спрошчаныя памежныя і мытныя працэдуры. З беларускага боку ў гэтых міжнародных праграмах удзельнічаюць у першую чаргу дзяржаўныя структуры і прадпрыемствы (РУП «Беларуская чыгунка», РУП «Белінтэртранс», РУП «Мінскі трактарны завод», ААТ «Гродна Азот», ААТ «Нафтан» і яго галоўнае прадпрыемства — завод «Палімір», РУП «Мінскі аўтамабільны завод» і інш.). У цяперашні час кантэйнерныя перавозкі транзітам праз тэрыторыю Беларусі ажыццяўляюць наступныя спецыялізаваныя цягнікі: «Усходні вецер», «Казахстанскі вектар», «Вікінг», «Зубр», «Мангольскі вектар», «Масквіч», «Фольксваген Русо», «Пежо-Сітраен» і інш. Лагістычным апэратарам па кіраванні гэтымі грузавымі цягнікамі ў большасці выпадкаў з'яўляецца РУП «Белінтэртранс — транспартна-лагістычны цэнтр» («БІТ — ТЛЦ») [8].

Паскораныя кантэйнерныя цягнікі, у адрозненне ад звычайных таварных цягнікоў, дзякуючы выкарыстанню спецыялізаваных платформ, спрошчанага памежнага і мытнага кантролю даюць значную эканомію сродкаў і часу. Яны не патрабуюць маруднай і працяглай па часе сарціроўкі і перафарміравання грузаў ці арэнды стацыянарнага склада для часовага захоўвання.

Выкарыстанне паскораных кантэйнерных цягнікоў дае магчымасць чыгуначным апэратарам паспяхова канкурыраваць з аўтамабільнымі

¹ Генеральныя грузы — грузы, якія патрабуюць упакавання і папярэдняй падрыхтоўкі пры перавозцы найпрост адным транспартным сродкам ці ва ўмовах змешанай дастаўкі рознымі відамі транспарту.

перавозчыкамі. Галоўная перавага чыгункі перад аўтамабільным транспартам — гэта значна большая грузапад'ёмнасць перавозак (могуць выкарыстоўвацца кантэйнеры вагой звыш 25 т), нізкія транспартныя тарыфы і экалагічнасць транспарціроўкі. Да таго ж на чыгуначныя перавозкі мала ўплываюць умовы надвор'я. У рамках міжнародных чыгуначных перавозак значна прасцей арганізаваць паскораны мытны кантроль грузаў з выкананнем усіх неабходных фармальнасцей [6].

Безумоўна, эканамічны эффект па дастаўцы грузаў паскоранымі кантэйнернымі цягнікамі, як і пры выкарыстанні любога іншага віду транспарту, залежыць таксама ад загрузанасці рухомага саставу цягнікоў і мінімізацыі іх парожняга прабегу, абарачальнасці вагоннага і кантэйнернага паркаў. У мэтах дасягнення максімальнай эфектыўнасці маршруты для паскораных кантэйнерных цягнікоў плануюцца там, дзе маецца ўстойлівы і найбольш значны таваразварот. Гэта найперш транзітныя лініі, што злучаюць грузавыя тэрміналы найбуйнейшых марскіх партоў з буйнымі кантынентальнымі транспартнымі вузламі. Хоць і дагэтуль застаюцца арганізацыйныя і тэхналагічныя недахопы ў арганізацыі чыгуначнага кантэйнернага руху, можна ўпэўнена канстатаваць, што дадзены тып транспарціроўкі істотна паскорыў дастаўку вялікіх аб'ёмаў грузаў любога прызначэння і габарытаў ад Ціхага акіяна да Брэста. Сёння для гэтага патрэбна ўсяго 10–11 дзён (хуткасць руху ў суткі ў сярэднім перавышае 1000 км). Значна зніжаюцца фінансавыя выдаткі такіх перавозак [5].

Транспарціроўка грузаў паскоранымі кантэйнернымі цягнікамі, у фарміраванні якіх удзельнічае Рэспубліка Беларусь (або калі іх транзіт праходзіць праз беларускую тэрыторыю), адбываецца ў напрамку ўсход — захад — усход і поўнач — поўдзень — поўнач. Беларускай чыгункай для дадзенага тыпу цягнікоў устаноўлены канкурэнтаздольныя тарыфы, забяспечваецца паскораная перапрацоўка кантэйнераў з грузам на перадачальных станцыях. Курсіраванне гэтых цягнікоў здзяйсняецца па дакладна ўсталяваным графіку, транспарціроўка забяспечваецца павышанымі мерамі бяспекі пры належным дыспетчарскім наглядзе па спрошчаных памежных і мытных правілах.

Больш падрабязна спынімся на кожным з гэтых кантэйнерных цягнікоў.

Кантэйнерны цягнік *«Усходні вецер»* ажыццяўляе транспарціроўку грузаў па маршруце Берлін — Гросберэн — Франкфурт-на-Одэры (Германія) — Жэпін — Малашэвічы (Польшча) — Брэст — Асінаўка (Беларусь) — Краснае — Бекасава-Сарціровачная (Масква, Расія). У склад цягніка ўключаюцца кантэйнеры, сфарміраваныя ў ФРГ, якія прызначаюцца не толькі для Маскоўскага транспартнага вузла, але таксама для атрымальнікаў у чыгуначных тэрміналах іншых краін, у тым

ліку і Беларусі. Перыядычнасць курсіравання цягніка — тры разы на тыдзень. Тэрмін працягласці дастаўкі грузаў у апошні пункт прызначэння — трое-чацвёрта сутак. Аператарам дадзенага спецыялізаванага цягніка па беларускім участку чыгункі з’яўляецца кампанія «Трансрэйл-БЧ» [8].

Кантэйнерны цягнік *«Казахстанскі вектар»* курсіруе па маршруце Брэст/Асінаўка (Беларусь) — Краснае — Масква — Азінкі (Расія) — Актобе — Арысь — Достык (Казахстан) — Алашанькоу (Кітай). У склад цягніка ўключаюцца кантэйнеры, якія прызначаны для атрымальнікаў з Казахстана, Узбекістана, Туркменістана, Таджыкістана, Кыргызстана і Кітая. Тэрмін курсіравання ад Брэста да Достыка — трое з паловай сутак. Цягнік фарміруецца Беларускай чыгункай з усяго патоку кантэйнераў, якія прыбываюць з краін Заходняй і Цэнтральнай Еўропы, незалежна ад экспедытара. Графік курсіравання нерэгулярны. Час адпраўлення цягніка прызначаецца па меры канчатковага фарміравання грузавага саставу.

З 2002 г. арганізаваны яшчэ адзін кантэйнерны цягнік *«Мангольскі вектар»*, што курсіруе па маршруце Брэст — Асінаўка (Беларусь) — Краснае — Наўшкі (Расія) — Улан-Батар (Манголія). З сакавіка 2005 г. яго маршрут працягнуты да кітайскага горада Эрлянй. Перыядычнасць адпраўлення з Брэста — два-тры разы на месяц. У склад цягніка ўключаюцца кантэйнеры, якія дастаўляюцца ў Брэст з ЕС і іншых рэгіёнаў як па чыгунцы, так і аўтатранспартам і захоўваюцца на мясцовых часовых складах. Цягніком перавозяцца ў тым ліку грузаваыя кантэйнеры з заходнееўрапейскіх краін для зборачных вытворчасцей Манголіі і Кітая. Час руху цягніка ад Брэста да Эрлянй складае восем сутак [2].

Маршрут цягніка камбінаванага транспарту *«Вікінг»*. Сумесны праект Літвы, Беларусі і Украіны, які пачаў ажыццяўляцца ў 2003 г. і праходзіць па IX пан’еўрапейскім транспартным калідоры Варна (Балгарыя) — Кішынеў (Малдова) — Ільчоўск — Адэса — Беражэсць (Украіна) — Славечна — Мінск — Гудагай (Беларусь) — Кяна — Драгістэ — Клайпеда (Літва). Злучае ланцуг марскіх кантэйнерных ліній Балтыйскага рэгіёна з аналагічнай сістэмай Чорнага і Міжземнага мораў. У цяперашні час удзельнікамі праекта з’яўляюцца дзяржаўныя чыгункі Балгарыі, Малдовы, Украіны, Беларусі і Літвы, а таксама турэцкі лагістычны аператар «BALO» [8].

«Вікінг» — гэта цягнік камбінаванага транспарту, у склад якога ўваходзяць універсальныя і спецыялізаваныя кантэйнеры розных памераў, а таксама грузаваыя аўтатрэйлery і кантрэйлery. Транспарціроўка спецыялізаваных грузаў ажыццяўляецца на фітынговых платформах. Пачаў функцыянаваць з лютага 2003 г. Цягнік адпраўляецца штодня — па меры гатоўнасці. У 2009 г. ён быў адзначаны Еўрапейскай інтэрмадальнай асацыяцыяй як лепшы інтэрмадальны праект года. У 2014 г. на Міжнароднай канферэнцыі «Bestfact» у Парыжы гэта сумесная

беларуска-літоўска-ўкраінская транспартная ініцыятыва была ўзнагароджана ў намінацыі «Лепшы праект экалагічнага транспарту». У тым жа 2014 г. «Вікінгам» было перавезена каля 44 тыс. кантэйнераў — на 2,7 % больш, чым за 2013 г. Праўда, у 2015 г. з-за эканамічнага крызісу і накладзеных на Расію ЕС эканамічных санкцый адбылося зніжэнне гэтых паказчыкаў [8].

Кантэйнерны цягнік «Зубр» («Zubr») праходзіць па маршруце Талін — Юлемістэ — Мууга (Эстонія) — Вентспілс — Рыга — Валга (Латвія) — Бігосава (Беларусь) — Беражэсць — Ільічоўск — Паромная — Адэса — Магілёў-Падольскі (Украіна) — Окніца (Малдова). Цягнік пачаў функцыянаваць з 2009 г. (абслугоўваў спачатку маршрут Рыга — Мінск), а з 2012 г. яго шлях быў значна падоўжаны і злучыў у адну транспартную сістэму балтыйскія і чарнаморскія парты Эстоніі, Латвіі і Украіны. У яго склад уключаюцца ўніверсальныя і спецыялізаваныя кантэйнеры (у тым ліку буйнатанажныя і рэфрыжэратарныя). Перавагі гэтага найбольш эфектыўнага для Беларусі з фінансаванага боку праекта: хуткасць, высокая якасць і надзейнасць перавозак грузаў; нізкія тарыфы; спрошчаныя працэдурныя памежнага і мытнага кантролю. Рэгулярнасць адпраўленняў — два цягнікі на тыдзень.

Цягнік паспрыяў аб'яднанню грузавых патокаў краін Скандынавіі, Балтыі, Беларусі, Расіі, Украіны, Малдовы, Румыніі, Балгарыі і Турцыі, значнаму пашырэнню і паглыбленню знешнегандлёвых сувязей Балтыйска-Чарнаморскага рэгіёна, у якім пражывае 150 млн патэнцыйных спажывцоў, дазволіў сэканоміць пры абслугоўванні марскіх грузаў на ўнутраных кантынентальных перавозках. «Зубр» стаў добрай альтэрнатывай традыцыйным аўтаперавозкам па маршруце поўнач — поўдзень — поўнач [8].

Кантэйнерны цягнік «*Масквіч*» (пачатак праекта — чэрвень 2010 г.) праходзіць па маршруце Дуйсбург (Германія) — Жэпін — Малашэвічы (Польшча) — Брэст — Асінаўка (Беларусь) — Краснае — Масква (Расія). Цягнік курсіруе раз на тыдзень, пераадольваючы шлях у 2200 км за чацьвёрта з паловай сутак [5]. Мэта праекта — аптымізаваць лагістычныя паслугі па арганізацыі кантэйнерных перавозак паміж Заходняй Еўропай і Расіяй, зрабіўшы эфектыўнымі чыгуначныя грузаперавозкі на гэтым найважнейшым еўрапейскім транспартным напрамку.

Кантэйнерны цягнік «*Меркурый*» («Mercurijus») — сумесны праект Расійскай, Літоўскай і Беларускай чыгунак, прызначаны для перавозкі буйнатанажных універсальных і спецыяльных кантэйнераў. Праходзіць па маршруце Калінінград (Расія) — Драўгістэ (Літва) — Гудагай — Асінаўка (Беларусь) — Краснае — Сілікатная/Масква (Расія). Пачатак рэалізацыі праекта — 2005 г. Але праз год ён быў замарожаны з-за адсутнасці свабодных

платформ і слабай загрузкі. Аднаўленне функцыянавання цягніка адбылося ў 2011 г., а з сакавіка 2013 г. пачалося яго рэгулярнае курсіраванне па ўсім вызначаным маршруце (1342 км). Шлях з Калінінграда да Масквы цягнік пераадоляе ўсяго за двое сутак, у той час як звычайны грузавы цягнік — за дзевяць-дзесяць дзён [8]. Графік курсіравання гнуткі — па ступені загрузкі 114 умоўных кантэйнераў саставу цягніка, але не менш за адзін раз на тыдзень. Для параўнання, адзін цягнік «Меркурый» за раз перавозіць столькі ж грузу, што і прыкладна 100 грузавых аўтатранспартных сродкаў.

Разгледзім таксама спецыяльныя кантэйнерныя цягнікі, якія з другой паловы 1990-х гг. пачалі ажыццяўляць пастаўкі камплектуючых частак для зборкі заходнееўрапейскіх і японскіх аўтамабіляў на заводах Расіі і Казахстана.

Кантэйнерны цягнік «*Балтыйскі вецер*» («*Baltijos vejas*») курсіруе паміж Літвой і Казахстанам, перасякаючы транзітам тэрыторыю Беларусі, дзеля дастаўкі камплектуючых для зборкі на заводзе ў Кастанай аўтамабіляў фірмы «Пежо». Пачатак праекта — верасень 2013 г. Маршрут цягніка: Панерай — Кяна (Літва) — Гудагай — Асінаўка (Беларусь) Краснае — Карталы-1 (Расія) — Кастанай (Казахстан). Перыядычнасць адпраўленняў — тры разы на месяц. Працягласць транспарціроўкі ў адзін канец — чатыры-пяць сутак. Мытнае афармленне ажыццяўляецца ў літоўскім тэрмінале, а далей да Казахстана цягнік едзе без прыпынкаў. Максімальная загрузка цягніка — да 150 TEU [10].

«*Фольксваген Груп Рус*» — кантэйнерны цягнік, які праходзіць па маршруце Брэст (Беларусь) — Краснае — Калуга-1 — станцыя Перспектывная/Ніжні Ноўгарад (Расія) і забяспечвае камплектуючымі былы Горкаўскі аўтазавод для зборкі аўтамабіляў «Фольксваген» і «Шкода» [8]. Цягнік пачаў курсіраваць з кастрычніка 2007 г. Гэта адзін з найбольш маштабных існуючых праектаў па арганізацыі кантэйнерных цягнікоў на постсавецкай прасторы. У адваротным кірунку ажыццяўляюцца перавозкі кантэйнераў са шматразовай тарай або ў парожнім стане, што значна зніжае эканамічную эфектыўнасць праекта.

«*Пежо-Сітраен-Міцубісі*» — кантэйнерны цягнік, які курсіруе паміж Францыяй і Расіяй праз беларускую тэрыторыю са станцыі Везуль (рэгіён Франш-Контэ) і да станцыі Варатынск (Калужская вобласць), дзе размяшчаецца зборачны завод па выпуску аўтамабіляў «пежо», «сітраен» і «міцубісі» [8].

Кантэйнерны цягнік «*Шкода-Фольксваген*» («*Skoda-Volkswagen*») курсіруе па маршруце Млада — Баляслаў (Чэхія) — Малашэвічы (Польшча) — Брэст — Мінск (Беларусь) — Краснае — Масква (Расія) — станцыя Локаць (Казахстан) [8].

Кантэйнерны цягнік «KIA» («KIA») ажыццяўляе дастаўку аўтакамплектуючых карпарацыі «Kia Мотарс» з Славакіі ў Казахстан. Курсіруе па маршруце Жыліна (Славакія) – Малашэвічы (Польшча) – Брэст – Мінск (Беларусь) – Краснае – Масква (Расія) – станцыя Локаць (Казахстан) [8].

Падобны кантэйнерны цягнік па перавозцы аўтакамплектуючых кампаніі «Форд» курсіруе па маршруце Малашэвічы (Польшча) – Брэст (Беларусь) – Краснае – Масква – Елабуга (Татарстан, Расія) [8].

Коротка спынімся на функцыянаванні дзевяці кантэйнерных цягнікоў, якія транзітам праходзяць праз Беларусь, злучаюць Кітай з ЕС і забяспечваюць узаемныя еўрапейска-кітайскія знешнегандлёвыя грузавыя патокі:

- Лодзь (Польшча) – Чэнду (КНР);
- Гамбург (Германія) – Чжэнчжоу (КНР);
- «БМВ» («BMW»): Ляйпцыг (Германія) – Шэньян (КНР);
- «Саўле» («Saüle»): Літва – Кітай;
- «ДХЛ» («DHL»): Францыя/Германія – Кітай (праз Забайкальск);
- «Ford»: Дуйсбург (Германія) – Чунцын (КНР) праз Достык (Казахстан);
- Польшча/Чэхія – Кітай (праз Ухань);
- «Новы шаўковы шлях» – Дуйсбург/Гамбург (Германія) – Чунцын (КНР);
- Іў (лац. Yiw, КНР) – Мадрыд (Іспанія) [8].

Апошні цягнік, які пачаў курсіраваць з лістапада 2014 г. у складзе 82 вагонаў-кантэйнераў, рухаецца па адным з самых звышдоўгіх чыгуначных маршрутаў у свеце. Шлях цягніка ад іспанскай сталіцы да кітайскага пункта прызначэння складае 21 дзень (амаль 10 000 км) [10].

Дзеля папулярызавання сярод кітайскіх грузаадправіцеляў пераваг перавозак рэгулярнымі кантэйнернымі цягнікамі праз Расію (Транссіб), Казахстан і Беларусь з мая 2013 г. у рамках праекта Каардынацыйнага савета па транссібірскіх перавозках і па ўвядзенні кантэйнернага цягніка «Чэнду – Лодзь» ажыццяўляецца праект «Электронны цягнік» [8]. Таксама ў стадыі распрацоўкі знаходзіцца сумесны расійска-беларускі праект «Транссіб за 7 сутак» [9].

Паводле даных галоўнага арганізатара кантэйнерных перавозак паміж ЕС і КНР нямецкага экспедытара «ДБ Шэнкер» («DB Schenker»), цягнік, які складаецца з 41 кантэйнера, адлегласць у 10–11 тыс. км паміж Германіяй і Кітаем можа праходзіць прыкладна за 17 сутак. Гэта на 20 сутак хутчэй, чым грузаперавозка марскім транспартам. Ставіцца задача скараціць гэты час да 14–15 сутак, а таксама максімальна знізіць фінансавыя выдаткі перавозкі грузаў праз постсавецкія краіны (Беларусь, Расію і Казахстан) [12].

Аб патэнцыяле кантэйнерных перавозак у гэтым напрамку кажа той факт, што аб'ём перавозак грузаў кантэйнернымі цягнікамі Кітай — ЕС — Кітай праз Беларускую чыгунку ў 2015 г. перавысіў узровень 2013 г. у тры разы. Доля дадзеных цягнікоў у агульным аб'ёме кантэйнерных перавозак у Беларусі склала 21 % [8].

Але па-ранейшаму львіная доля перавозак у напрамку «захад — усход — захад» (звыш 90 %) ажыццяўляецца ў асноўным марскім шляхам. Яны амаль у два разы таннейшыя за перавозкі чыгункай. Сітуацыю можа паправіць рэалізацыя амбіцыйнага еўразійскага транспартнага праекта «Новы шаўковы шлях», напрамкі якога праходзяць з Кітая праз цэнтральныя азіяцкія краіны, Расію, Беларусь, Украіну ў краіны Еўрасаюза (Балгарыю, Румынію, Славакію, Польшчу, Германію, Францыю, Іспанію) [12]. Старшыня Дзяржаўнага савета КНР Сі Цзіньпін абвясціў, што кітайскі бок плануе выдаткаваць на рэалізацыю «Новага шаўковага шляху» звыш 40 млрд долараў ЗША [13]. Паўночны напрамак «Новага шаўковага шляху» павінен прайсці праз Казахстан, Расію, Беларусь, Польшчу і Германію. Запланавана таксама мець адгалінаванне гэтага маршруту з выкарыстаннем балтыйскіх партоў Літвы і Латвіі [12].

Нягледзячы на дасягнутыя поспехі ў сістэме міжнародных перавозак, існуе яшчэ даволі шмат эканамічных, арганізацыйных і тэхналагічных праблем, якія пакуль не дазваляюць максімальна ўніфікаваць і стандартызаваць працэс транспарціроўкі кантэйнераў у рамках міжнародных знешнегандлёвых зносін. Узяць хоць бы рознасць у шырыні чыгуначнай каляіны ў большасці краін ЕС і былога Савецкага Саюза.

Рэспубліка Беларусь мае значную колькасць кантэйнераў — звыш 4 тыс. адзінак, каля 50 % з якіх — гэта буйнатарнажныя кантэйнеры, на якія прыходзіцца звыш 90 % аб'ёму перавозак грузаў кантэйнерамі ў краіне [8]. Астатнія кантэйнеры выкарыстоўваюцца надзвычай неэфектыўна.

Для паляпшэння сітуацыі ў 2008 г. усе кантэйнерныя перавозкі Беларускай чыгункі пачалі ажыццяўляцца праз унітарнае прадпрыемства «Белінтэртранс». Аднак, нягледзячы на прынятыя меры, гэтага аказалася недастаткова для павелічэння колькасці кантэйнерных перавозак у Беларусі. Па-ранейшаму большасць беларускіх прадпрыемстваў застаюцца не ўключанымі ў дадзены працэс. Адсутнічае сістэма размеркавання кантэйнераў паміж абласнымі і буйнымі прамысловымі цэнтрамі краіны, у мультімадальных перавозках з выкарыстаннем кантэйнераў слаба задзейнічаны аўтамабільны транспарт.

Парк універсальных кантэйнераў рэспублікі неабходна размеркаваць (пры продажы, здачы ў арэнду і да т. п.) паміж некалькімі ўласнікамі — спецыялізаванымі кампаніямі, якія будуць ажыццяўляць такія перавозкі. Беларускай чыгункі, якой належыць 100 % капіталу кампаніі

«Белінтэртранс», у якасці прадстаўніка дзяржавы неабходна найперш сачыць за тэхнічным станам чыгуначных пуцей, займацца стратэгічнымі пытаннямі іх мадэрнізацыі. Прыцягненнем жа грузаў для кантэйнерных перавозак павінны займацца незалежныя лагістычныя аператары.

Трэба больш актыўна прапаноўваць беларускім прадпрыемствам перавозіць свае грузы чыгункай у буйных і спецыялізаваных кантэйнерах. Гэта не толькі дазволіць скараціць выдаткі на транспартна-складскія аперацыі і пакаванне, але і паспрыяе развіццю кантэйнернай транспартнай сістэмы Рэспублікі Беларусь. Акцэнт найперш трэба зрабіць на развіццё перавозак кантэйлерамі.

Далейшае развіццё кантэйнерных перавозак у Рэспубліцы Беларусь будзе садзейнічаць рэалізацыі многіх лагістычных канцэпцый, якія дазваляюць ажыццяўляць дастаўку грузаў па прынцыпе «ад дзвярэй да дзвярэй», «ад склада да склада», «дакладна своечасова» і інш. Гэта павысіць прадукцыйнасць пагрузачна-разгрузачных аперацый, скараціць прастоі транспарту, палепшыць захаванасць грузаў, знізіць выдаткі на пакаванне, на страхаванне грузаў.

Неабходна істотна абнавіць вагонны, цеплавозны і электравозны паркі. Трэба актыўней укараняць у сістэму чыгуначнага транспарту, у тым ліку ў сферы выкарыстання кантэйнерных цягнікоў, сучасныя інфармацыйныя тэхналогіі. Гэта дазволіць стварыць эфектыўную сістэму беспрыпыннага перасячэння дзяржаўных і мытных граніц, аўтаматычна счытваць нумары кантэйнераў, дакладна вызначаць вагу грузаў, афармляць электронныя транспартныя дакументы суправаджэння і інш.

Адна са складаных праблем, якая стрымлівае шырэйшае выкарыстанне кантэйнерных цягнікоў, — гэта забеспячэнне зваротнай загрузкі вагонаў для перавозкі айчынных прадукцыі ў Заходнюю Еўропу. З-за яе пацярпеў фінансавую няўдачу праект міжнароднага спецыялізаванага цягніка «Марка Пола экспрэс» у 2011 г. [14].

Зразумела, што эфектыўнае развіццё кантэйнерных цягнікоў залежыць не толькі ад беларускіх чыгуначнікаў, лагістычных аператараў, памежнікаў і мытнікаў. Паспяховая рэалізацыя еўразійскага транзіту ў напрамках усход — захад — усход і поўнач — поўдзень — поўнач залежыць ад агульнага стану чыгуначнай інфраструктуры постсавецкіх дзяржаў, якая дасталася ад былой адміністрацыйна-каманднай сістэмы СССР і сёння фактычна вычарпала сябе. Патрэбны сур'ёзныя інвестыцыі ў гэту сферу, каб выправіць сітуацыю. Магчыма, праект «Новы шаўковы шлях» дапаможа вывесці чыгуначную галіну Беларусі, Расіі, Казахстана, Украіны і іншых краін рэгіёна на сучасны ўзровень функцыянавання.

Таксама важна забяспечыць так званы «бяшоўны» характар чыгуначнага транзіту, што патрабуе цеснага ўзаемадзеяння мытных, памежных

і іншых дзяржаўных і камерцыйных структур краін — членаў Еўразійскага эканамічнага саюза і Кітая, стварэння адзінага электроннага транзітнага дакумента.

Заклучэнне. Прааналізаваўшы перавагі кантэйнерных цягнікоў, а таксама разгледзеўшы іх транзітныя маршруты, можна зрабіць наступныя высновы:

- перавозка грузаў паскоранымі спецыялізаванымі цягнікамі забяспечвае значную эканомію часу ў перамяшчэнні вялікіх партый грузаў на далёкія адлегласці ў параўнанні са звычайнымі цягнікамі;
- курсіраванне цягнікоў адбываецца па дакладна ўсталяваным графіку;
- пры выкарыстанні спецыялізаваных цягнікоў прымяняюцца спрошчаныя мытныя працэдуры і надзейны дыспетчарскі кантроль;
- адначасова павышаецца надзейнасць перавозкі грузаў.

У далейшым трэба як найхутчэй вырашыць існуючыя праблемы, якія не дазваляюць максімальна выкарыстаць эканамічныя выгады міжнародных кантэйнерных перавозак спецыялізаванымі цягнікамі. Яны звязаны з састарэлай інфраструктурай чыгуначных пугей і дрэнным станам рухомага саставу цягнікоў. Таксама трэба палепшыць сэрвіс па абслугоўванні гэтых відаў перавозак і забяспечыць больш эфектыўную сістэму іх кіраваннем з выкарыстаннем сучасных інфармацыйных тэхналогій.

Бібліяграфічныя спасылкі

1. *Степанов В. И.* Логистика : учебник. М. : Проспект, 2007.
2. *Губский М. И.* Контейнерные перевозки как один из факторов совершенствования внешнеэкономической деятельности Республики Беларусь // Республика Беларусь в геоэкономических процессах : сб. науч. тр. / Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь. Минск : Право и экономика, 2011. С. 250—260.
3. *Бауэрсокс Д., Клосс Д. Д.* Логистика: интегрированная цепь поставок : пер. с англ. 2-е изд. М. : Олимп-Бизнес, 2005.
4. *Гегамов Н.* Эта многосторонняя логистика... [Электронный ресурс]. URL: http://www.iteam.ru/publications/logistics/section_80/article_2809/ (дата обращения: 12.03.2009).
5. Применение элементов транспортной логистики Белорусской железной дорогой // Компас экспедитора и перевозчика. 2009. № 3. С. 27—29.
6. Транспортная логистика : учебник / под общ. ред. Л. Б. Миротина. 2-е изд. М. : Экзамен, 2005.
7. *Саркисов С. В.* Международные логистические системы в условиях глобализации : автореф. дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.14 / Ин-т бизнеса и дел. админ. Акад. нар. хоз-ва при Правительстве Рос. Федерации. М., 2008.
8. Контейнерные перевозки [Электронный ресурс]. URL: http://belint.by/uslugi/kontejnernye_perevozki (дата обращения: 19.04.2016).

9. Развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры и реализация транспортно-транзитного потенциала – важнейшие направления модернизации экономики России в контексте глобализации. М. : Депонент Соционет, 2011.

10. The world's longest train journey now begins in China [Electronic resource]. URL: <https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2014/11/21/map-the-worlds-longest-train-journey-now-begins-in-china/> (date of access: 03.04.2016).

11. Литовский контейнерный поезд «Балтийский ветер» впервые отправился в Казахстан // Обзор (Вильнюс). 2013. 26 сент. (№ 872).

12. NELTI final report. Analysis of monitoring data collected on NELTI Project Routes. NEA Transport Research Institute in cooperation with IRU, 2010. P. 6–12.

13. Китай потратит на новый Шелковый путь \$ 40 млрд дол. [Электронный ресурс]. URL: <http://korrespondent.net/business/economics/3441570-kytai-potratyt-na-novyi-shelkovyi-put-40-mlrd> (дата обращения: 08.11.2014).

14. Почему не состоялся проект «Марко Поло» в Бресте? // Веч. Брест. 2012. 20 авг.

