

## ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Овчарова А.Е.<sup>1</sup>, Носко Н.В.<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> студент, Брестский государственный технический университет,  
г. Брест, Республика Беларусь

<sup>2</sup> старший преподаватель, Брестский государственный технический университет,  
г. Брест, Республика Беларусь

**Аннотация.** Работа посвящена исследованию формирования и развития контрейлерных перевозок на белорусской железной дороге. Были рассмотрены этапы формирования и ключевые результаты контрейлерных перевозок. Сделаны выводы о необходимости дальнейшего совершенствования логистической инфраструктуры белорусской железной дороги, а также предложены пути дальнейшего развития контрейлерных перевозок на территории Республики Беларусь.

**Ключевые слова.** Контрейлерные перевозки; транспорт; транспортировка грузов; железная дорога.

## INNOVATIVE WAY OF TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE REPUBLIC OF BELARUS

*Ovcharova A.E.<sup>1</sup>, Nosko N.V.<sup>2</sup>*

<sup>1</sup> student, Brest State Technical University, Brest, Republic of Belarus

<sup>2</sup> senior lecturer, Brest State Technical University, Brest, Republic of Belarus

**Annotation.** The work is devoted to the study of the formation and development of piggyback transportation on the Belarusian railway. The stages of formation and key results of piggyback transportation were considered. Conclusions are drawn about the need for further improvement of the logistics infrastructure of the Belarusian railway, as well as ways of further development of piggyback transportation in the territory of the Republic of Belarus.

**Keywords.** Con trailer transportation, transport, cargo transportation, railway.

Транспортная сфера представляет одну из ведущих ролей в формировании международных экономических связей.

Международные перевозки – преимущественно оптимальный, высокоперспективный и современный вид международного бизнеса для Республики Беларусь. С точки зрения экономической выгоды в этих перевозках должны быть заинтересованы как грузовладельцы, которые заботятся о качестве и надежности транспортировок, так и транспортные компании, заинтересованные в становлении торговой работы.

Транспортировка грузов мореходными и речными способами является наиболее экономичной, однако данный метод подойдет только лишь в населенных пунктах с портами.

Перевозка железнодорожным способом считается оптимальной согласно производительности и экономичности, однако также на рельсах возможно транспортировать грузы лишь от станции к станции, а далее нужен автомобильный транспорт. С целью извлечения наибольшего результата специалисты в сфере логистики оформляют разнообразные схемы доставки груза, таким образом перевозки грузов контрейлерным методом стали одним из наиболее результативных и распространенных видов услуг.

Интермодальный вид перевозок включает использование различных видов транспорта, для достижения максимального экономического эффекта. Одним из таких видов считаются контрейлерные перевозки.

Контрейлерные перевозки (америк. «railintermodal» или «piggyback» – «пиггибэк») – это комбинированные железнодорожно-автомобильные перевозки, при которых перевозится трей-

лер, полуприцеп или съёмный кузов (swapbody) без водителя и тягача на железнодорожной платформе (TOFC – traileronflatcar) [1].

Мировой опыт свидетельствует о том, что контрейлерные перевозки отличаются безопасностью, надёжностью и мобильностью. В числе дополнительных предпочтений можно упомянуть синергетический эффект для железнодорожного и автомобильного транспорта, существенное уменьшение расхода топлива на тонну перевозимого груза, а значит, снижение загрязнения окружающей среды. Немаловажным является также значительное сокращение времени таможенного и пограничного контроля, числа дорожно-транспортных происшествий, уменьшение износа дорожных покрытий, увеличение срока эксплуатации автотранспортных средств.

В настоящее время в европейских странах контрейлерные перевозки составляют 30 процентов от всех других видов доставки.

Первый контрейлерный маршрут, проходящий через территорию Республики Беларусь, был реализован в 2003 году. Так был запущен контрейлерный поезд Ильичевск (Украина) – Минск (Беларусь) – Клайпеда (Литва). Для Беларуси целесообразнее рассматривать вопрос развития контрейлерных перевозок в части транзита между Европой и Россией, когда речь идёт о транспортировке груза на большие расстояния.

Первый контрейлерный груз из российского эксклава - Калининградской области – до Москвы отправился в 2020 году в начале мая. Этот рейс можно назвать тестовым, автомобильный полуприцеп с полимерной продукцией благополучно проследовал через Литву и Беларусь до российской столицы. Обратный полуприцеп пришел в 2020 года в 20 числах мая. Доставка контрейлерной платформы транзитом через Беларусь до Московской области заняла около двух суток. Это в два раза быстрее, чем перевозка автотранспортом, при сопоставимой стоимости.

В 2013 году БЖД вместе с Литовскими железными дорогами организовала контрейлерные перевозки по маршруту Беларусь-Литва и обратно. Для этого они запустили поезд «Неман», который курсирует со станции Колядичи (Минского узла) до Вильнюса и Каунаса и в обратном направлении. Сегодня можно констатировать, что проект состоялся: отправлено 17 автопоездов по маршруту Беларусь-Литва и сорок – обратно.

Выделяют несколько видов схем организации перевозок контрейлерным методом. Схемы различаются по сторонам (железная дорога или автомобильная компания), которые несут ответственность за каждый участок маршрута, а также устанавливают порядок и процедуру расчетов.

Схема 1. Трейлер общественного автоперевозчика транспортируется по железной дороге в сопровождении одной транспортной накладной, выписываемой автомобильной компанией. Транспортировка оплачивается по тарифу обычных автодорожных перевозок. Автомобильная компания принимает груз у отправителя, доставляет на станцию железной дороги, а потом и адресату [2].

Схема 2. Трейлеры или контейнеры принадлежат железной дороге, которая и обеспечивает перегрузку в пунктах отправления и назначения. Используется единая транспортная накладная [2].

Схема 2.1 Железная дорога предоставляет трейлер и открытую железнодорожную платформу, обеспечивает перевозку и берет на себя погрузочно-разгрузочные работы либо в пункте отправления, либо в пункте назначения [2].

Схема 2.2 Та же, что и в предыдущем случае, только доставку груза на станцию железной дороги, а потом адресату осуществляет грузоотправитель [2].

Схема 3. Железная дорога только перевозит груз, а трейлер предоставляет либо отправитель, либо получатель груза. Та же сторона осуществляет перевалку. Обычно устанавливают единый тариф на перевозку одного трейлера [2].

Схема 4. Грузоотправитель или экспедитор предоставляет железнодорожную платформу, уже загруженную трейлерами, которыми он владеет на правах собственности или аренды. Железная дорога обеспечивает только транспортировку и берет плату за провоз пустых или груженых платформ [2].

Схема 5. Устанавливается смешанный тариф. Любая из сторон может предъявлять к оплате счета-фактуры за свой участок пути [2].

Таким образом, можно выделить следующие преимущества контрейлерных перевозок:

— эффективное, а главное безопасное перемещение грузов железнодорожным транспортом;

— отсутствие зависимости от погодных условий;

— снижение уровня загруженности дорог;

— снижение уровня вреда окружающей среде;

— упрощение решения таможенных формальностей;

— сокращение времени доставки грузов;

— снижение расходов на автомобильное топливо;

— продление срока службы автомобиля и др [3].

Из недостатков можно выделить:

— снижение эффективности грузоподъемности железнодорожного состава;

— необходимость внедрения специальной погрузочно-разгрузочной инфраструктуры на железнодорожных станциях.

— отсутствие правовой базы, регламентирующей порядок работы при выполнении данного вида перевозок;

— потребность в больших инвестициях, т.к. требуется специализированный подвижной состав, а также специальное оборудование терминала для работы с данными перевозками (специализированные железнодорожные платформы, средства механизации погрузки-разгрузки и др).

В современных условиях отсутствует возможность обеспечить достаточную мощность контрейлерного потока, ввиду отсутствия возможности погрузки, разгрузки контрейлеров на железнодорожных станциях. Для обеспечения проходимости материального потока нужно привлечь к организации перевозок инвесторов и частные бизнесы на основе формирования кластеров. Это поможет решить проблему с погрузкой, разгрузкой и отправкой груза.

Ускорение развитие контрейлерных перевозок возможно путем кластеризации. На основе железнодорожных грузовых станций и терминальных логистических центров необходимо создавать кластеры. Это даст возможность привлечь инвестиции и создать соответствующие инфраструктуры [4].

Одним из основных препятствий для начала контрейлерных перевозок является отсутствие законодательной базы, которая не предусматривает этот вид перевозок. Представители белорусских экспедиторов и железнодорожных компаний настаивают на создании программы контрейлерных перевозок, которые могли бы стать частью плана по развитию всей транспортной системы и ее интеграции в международные перевозки.

### Библиографические ссылки

1. Контрейлерные перевозки [Электронный ресурс]. URL: <https://alfa-logistics.kz/cp9507-kontrejlernye-perevozki.html> (дата обращения: 10.04.2023).
2. Схемы контрейлерных перевозок [Электронный ресурс]. URL: <https://www.referat911.ru/Logistika/shemy-kontrejlernyh-perevozok/7126-514526-place1.html> (дата обращения: 10.04.2023).
3. Кирилова А.Г. Современные технологии перевозок – контрелейлерные поезда / А.Г. Кирилова // Современные технологии перевозок. 2011. № 2.
4. Баритко А., Куренков П. Организация и технология внешнеторговых перевозок / А. Баритко, П. Куренков. М.: Наука, 1998. 115 с.