

Regression Summary for Dependent Variable: ln(цена) (J.sta)						
R= ,85616175 R^2= ,73301294 Adjusted R^2= ,73263022 F(10,6976)=1915,3 p<0,0000 Std.Error of estimate: ,28711 Include condition: возраст <20						
N=6987	Beta	Std.Err. of Beta	B	Std.Err. of B	t(6976)	p-level
Intercept			14,61019	0,036318	402,2858	0,000000
страна произ-ва	-0,081537	0,007057	-0,49474	0,042819	-11,5542	0,000000
возраст, лет	-0,560279	0,008162	-0,10184	0,001484	-68,6424	0,000000
Ln(ПРОБЕГ)	-0,115147	0,007640	-0,04504	0,002988	-15,0722	0,000000
Объем дв	0,320329	0,009958	0,15567	0,004839	32,1674	0,000000
Лс, силы	0,285759	0,010192	0,00166	0,000059	28,0388	0,000000
Ftop(бензин)	-0,230054	0,007197	-0,25596	0,008008	-31,9638	0,000000
FKOR(мех)	-0,093312	0,007472	-0,26975	0,021600	-12,4888	0,000000
FKOR(вар)	-0,050751	0,006740	-0,12044	0,015995	-7,5300	0,000000
FKOR(роботиз)	-0,031742	0,006578	-0,08308	0,017217	-4,8255	0,000001
FPRIV(полный)	0,066824	0,006553	0,20496	0,020098	10,1979	0,000000

Рисунок 2 – Регрессионное уравнение для средней цены автомобилей класса J на вторичном рынке

Примечание – разработка авторов.

Таким образом, для автомобиля класса J была получена эконометрическая модель рыночной стоимости в зависимости от возраста и других ценообразующих характеристик в виде регрессионного уравнения, использование которого в практике оценочной деятельности позволяет существенно повысить достоверность расчётов и уменьшить их трудоёмкость.

Авторы благодарны В. А. Ливинской за помощь в обработке данных.

Библиографические ссылки

1. Оценка стоимости машин, оборудования и транспортных средств: учебник / А. П. Ковалев [и др.]. – Москва : Интерреклама, 2003. – 488 с.
2. Трифонов, Н. Ю. Теория оценки стоимости: учебное пособие / Н. Ю. Трифонов. – Минск : Вышэйшая школа, 2017. – 208 с.
3. Трифонов, Н. Ю. Характеристика накопленного износа автомобилей методами финансовой математики / Н. Ю. Трифонов, С. В. Скрыган // Белорусский экономический журнал. – 2014. – № 3. – С. 133–143.

УДК 53.083.98

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ИЗ КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ В СТРАНЫ СНГ

О. В. Ширковец¹⁾, Г. Б. Медведева²⁾

¹⁾ Магистрант экономического факультета

Брестского государственного технического университета, г. Брест

²⁾ Кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономической теории и логистики

Брестского государственного технического университета, г. Брест

Данная статья направлена на изучение потенциала и оценки использования имеющихся каналов доставки грузов из Китайской Народной Республики в Беларусь, Россию и Европу. В результате данного исследования были разработаны несколько альтернативных маршрутов по доставке контейнерных грузов с привлекательным соотношением «стоимость доставки / транзитное время».

Ключевые слова: логистика; международные грузоперевозки; морские маршруты; контейнер; грузооборот; канал доставки; груз.

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL CONTAINER TRANSPORT FROM THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA TO THE CIS COUNTRIES

O. V. Shirkovets¹⁾, G. B. Medvedeva²⁾

¹⁾ Master's Student of the Faculty of Economics, Brest State Technical University, Brest

²⁾ PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economic Theory and Logistics, Brest State Technical University, Brest

This article is aimed at studying the potential and evaluating the use of existing channels for cargo delivery from the people's Republic of China to Belarus, Russia and Europe. As a result of this research, several alternative routes for the delivery of containerized cargo have been developed with an attractive delivery «cost / transit time ratio».

Key words: logistics; international cargo transportation; sea routes; container; cargo turnover; delivery channel; cargo.

Морские перевозки испокон веков являлись основным способом доставки грузов между континентами. Их преимущества сложно недооценить: высокая провозная способность, огромный географический охват, возможность перевозки грузов абсолютно любого объёма и веса, самые низкие удельные цены на фрахт ввиду масштабов грузовых кораблей и возможностей по перевозке за 1 рейс. Тем не менее, существует у морских перевозок один существенный недостаток – самая низкая скорость доставки грузов. С повсеместной глобализацией рынок мировой торговли столкнулся с необходимостью искать всё новые способы оптимизации товаропотоков. С изобретением Малькомом Макклином универсального контейнера, каким мы его привыкли видеть в современном мире, началась масштабная революция в сфере грузоперевозок. Появилась универсальная грузовая единица не привязанная к какому-то ни было виду транспорта: контейнер можно погрузить как на автомобиль со специально оборудованным прицепом, так и в самолёт.

Грузооборот и объём товарооборота между странами растёт из года в год. В связи с этим многие компании начали искать пути минимизации затрат и сокращения времени перевозок. Таким образом получили бурное развитие мультимодальные контейнерные перевозки.[1] Их преимущества очевидны: 100 %-е использование имеющейся инфраструктуры (морские торговые пути, железнодорожные маршруты, автомобильные дороги), высокая скорость доставки в составе ускоренных контейнерных поездов (> 1000км/сутки), возможность организации «контрактной логистики» [2], а также доставки «от двери до двери», отслеживание контейнера в режиме реального времени. В то же время, существуют и ограничения при контейнерных перевозках: вдвое меньший по сравнению со стандартными крытыми вагонами вес под загрузку, дорогие начально-конечные операции (погрузочно-разгрузочные работы, экспедиторские операции, подача и уборка вагонов в НЛЭ), нормативные сроки на использование контейнера включенные в ставку морского фрахта, необходимость возврата порожних контейнеров в порт прибытия/стоки, необходимость парной отправки 20фт контейнеров в сравнении с 40фт контейнерами при их перевозке железной дорогой из Китайской Народной Республики.

В качестве источников для выполнения научной работы использовались: информация транспортных бирж [3], котировки ставок морских судоходных линий, классификация контейнеров, перечень ускоренных контейнерных поездов прямого сообщения из Китая, собственные разработки.

В работе использовались следующие методы: анализ ставок морских судоходных линий, изучение и обобщение ставок на перевозку автомобильным транспортом и железной дорогой из различных пунктов прибытия груза, расчет стоимости возврата порожних контейнеров в порт прибытия или же в стоки (Drop-Off), изуче-

ние перечня необходимых для мультимодальной перевозки документов, синтез, анализ, классификация.

Для реализации поставленной цели было необходимо решить следующие задачи:

- 1) ознакомиться с текущими способами доставки контейнерных грузов из КНР;
- 2) проанализировать особенности каждого из маршрутов;
- 3) проанализировать структуру затрат при организации морской части мультимодальной перевозки;
- 4) изучить особенности формирования ж/д тарифов (минимальный вес, тип груза и т. д.);
- 5) сопоставить скорость доставки расчетного груза прямым ж/д сообщением, довоз из порта
- 6) автомобильным транспортом, довоз из порта по железной дороге с итоговыми затратами на перевозку.

Для расчета стоимости перевозки в данном направлении принимались следующие условия:

- 1) Условие морского фрахта FILO
- 2) Груз: автомобильные запчасти
- 3) Вес груза от 19 до 24т

При проработке запросов учитывались такие факторы как:

- 1) Наименьшая итоговая стоимость доставки груза из Китая в контрольные точки стран назначения (основные транспортные узлы).
- 2) Скорость доставки груза напрямую железной дорогой, морем + автомобильным транспортом, морем + железной дорогой
- 3) Сравнение полученной итоговой стоимости доставки с Трансконтейнер и FESCO
- 4) Особенности применения разных тарифных коэффициентов при доставке груза железной дорогой
- 5) Стоимость доставки автомобильным транспортом до получателя с ж/д станций назначения
- 6) Стоимость возврата порожних контейнеров в порт, а также их сброс в «стоках» ближайших городов

Исходя из данных особенностей в организации контейнерных перевозок были разработаны и предложены альтернативные схемы комбинированной доставки комплектных и сборных грузов из Китая (Шанхай) на основные рынки сбыта, проведён сравнительный анализ ставок на перевозку по схемам: море+авто, море+жд, прямая жд отправка, а также разработаны перспективные конкурентоспособные маршруты.

В конечную стоимость перевозки были включены:

- 1) Ставка морского фрахта
- 2) Терминальные сборы
- 3) Экспедирование в порту
- 4) Стоимость оформления ВТТ (Т1)
- 5) Стоимость перевозки автомобильным транспортом
- 6) Стоимость перевозки Железной дорогой с перегрузкой в контейнеры инвентарного парка/перевозкой без перегрузки в контейнерах собственности морской линии
- 7) Ставки возврата порожних контейнеров в порт/стоки

В результате проведённого исследования были выделены лучшие варианты перевозки данного груза из Китайской Народной Республики с учетом вышеперечисленных факторов.

Библиографические ссылки

1. Дыбская В. В., Зайцев Е. И. Логистика. Интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок (Полный курс MBA). – Эксмо, 2013. – С. 542.
2. Основы логистики : учебное пособие / А. А. Канке, И. П. Кошечая. – М. : КНОРУС, 2016. – 406 с.
3. Интернет-портал AUP [Электронный ресурс]. Режим доступа : – http://www.aup.ru/books/m207/5_1_1.htm.