

УДК 656.025.4

**КОНТРЕЙЛЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ КАК СПОСОБ
УЛУЧШЕНИЯ ЭКОЛОГИЧНОСТИ В ГОСУДАРСТВАХ**

И. И. КРАВЕЦ, П. А. ГРИЩУК

Научный руководитель – Пильгун Т. В., к. т. н.
Белорусский национальный технический университет
Минск, Беларусь

В настоящее время в мире происходят глобальные изменения, включающие долгосрочные общественные цели, такие как устойчивое развитие экономики, в том числе и бизнеса. Основная цель данной работы заключается в создании условий для развития в государствах комбинированных перевозок, а именно контрейлерных, которые бы позволили улучшить экологию, а также экономику страны.

Именно контрейлерные перевозки являются грузоперевозками с наименьшими выбросами в окружающую среду, что влияет, конечно же, на уровень экологичности государства.

Стоит затронуть историю появления контрейлерных перевозок для лучшего понимания данного вида грузоперевозки.

Контрейлерные грузоперевозки впервые появились в США и Канаде. Западная Европа столкнулась с рядом проблем при переносе данных перевозок: искусственные сооружения не давали успешно использовать эту технологию, однако реконструировав мосты, тоннели и другие искусственные сооружения, смогли решить проблему. За рубежом данную технологию образно называют «бегущее шоссе» – Rolling road.

Предпосылками развития контрейлерных перевозок в первую очередь являются существующие ограничения в экологическом направлении, а также ограничения, касающиеся автомобильных перевозок, такие как осевая нагрузка, запрет передвижения большегрузных грузовых автомобилей по определенным дням и конкретным дорогам. Рассмотрим полезность контрейлерных перевозок с точки зрения экологичности.

Ежегодно в Евросоюзе увеличивается объем контрейлерных перевозок на 15 %. Благодаря данным перевозкам за год уменьша-

ются экологические издержки на 200–220 млн евро и экономится на ремонте дорог до 500 млн евро [1].

Приведем несколько примеров контрейлерных проектов для того, чтобы убедиться, насколько же контрейлерные перевозки улучшают экономичность и экологичность государств. На первом месте среди успешно реализованных контрейлерных проектов отмечается маршрут Галларате (Италия) – Мейсен (Бельгия), который действует с 1985 г. Организаторы данного контрейлерного маршрута говорят о снижении затрат на транспортировку грузов на 15–17 % и о снижении вредных выбросов на 20 %. Также можно сказать и о годовой экономии в пределах 2,5 млн л автомобильного топлива. Рассмотрим еще один маршрут, французский, он курсирует между Парижем и Марселем с 2003 г. Организацией является снижение транспортных расходов на 10 % при снижении вредных выбросов в окружающую среду на 70–75 %. По данным показателям видно, что контрейлерные перевозки не только улучшают экономику государства, но также и экологию [2].

Экологичность – вот одна из основных причин развития контрейлерных перевозок в западных странах. Контрейлерные перевозки, по сравнению с автомобильными, наносят меньший вред окружающей среде, сокращая вредные выбросы.

Успешно развиваются контрейлерные перевозки в таких странах, как Австрия и Швейцария. Это обусловлено тем, что это туристические районы. Туристы, как правило, предпочитают отдых в экологически чистых странах, и, конечно же, таким странам нужно поддерживать соответствующий экологический уровень, поддерживать тишину и сохранять чистый воздух. Еще одной причиной развития данных перевозок является то, что в горных странах намного безопаснее передвигаться на устойчивых специальных железнодорожных платформах, чем передвигаться на грузовике по горной и извилистой дороге, которая представляет большую опасность, особенно в зимний период, как для груза, так и для жизни водителя.

Международные контрейлерные перевозки также практикуются и на постсоветском пространстве, а именно в рамках комбинированных перевозок по территории Украины, Беларуси и Казахстана, а также стран Балтии. К примеру, в 2003 г. впервые

начал свой маршрут контрейлерный поезд Ильичевск (Украина) – Минск (Беларусь) – Клайпеда (Литва). Предполагалось, что маршрут, получивший название «Викинг», будет использован для контейнерного транзита между портами Черного и Балтийского морей. Через некоторое время в состав пути были добавлены железнодорожные платформы, подготовленные для перевозки полуприцепов и автопоездов.

Контрейлерные перевозки в Республике Беларусь не распространенный вид грузоперевозок. Определенно, данный способ транспортировки груза является перспективным в наше время, однако в Беларуси он практически не используется в отличие от стран Западной Европы, которые уже к 2030 г. намерены «переставить на рельсы» 30 % всех действующих автомобильных грузопотоков. К 2050 г. эта цифра может увеличиться до 50 %.

В развитии контрейлерных перевозок в Беларуси в первую очередь заинтересованы железнодорожники, для транспортных же организаций такая перевозка товара означает снижение объема оказываемых услуг. Если смотреть со стороны государства, то здесь имеются свои определенные преимущества для развития контрейлерных перевозок, одним из них является снижение отрицательного воздействия на окружающую среду за счет того, что меньше будет выбросов со стороны автотранспорта и будет использоваться наиболее экологически чистый железнодорожный транспорт.

Тем не менее условия для развития контрейлерных грузоперевозок в Беларуси не созданы. Для потребителей чаще всего намного выгодней оказываются грузоперевозки автомобильным транспортом. Перевозчикам не выгодно на короткое расстояние использовать контрейлерный поезд по республике. Стоит отметить тот факт, что максимальное расстояние по Беларуси с востока на запад – 612 км, а с юга на север – 360 км. Соответственно, рационально подумав, очевидно, что легче загрузить груз в автопоезд и доставить к месту назначения по трассе. Но при этом для Беларуси целесообразно рассматривать вопрос развития контрейлерных перевозок в части транзита между Россией и Европой, или, когда речь идет о транспортировке грузов на большие расстояния, из Беларуси.

К преимуществам контрейлерных перевозок можно отнести много факторов: это и освобождение дорог от тяжеловесных грузовых автомобилей, и снижение потребления топлива (к примеру расход топлива на один тонно-километр контрейлерным поездом в 10–15 раз меньше, чем грузовым автомобилем), и возможность осуществлять безопасную перевозку груза вне зависимости от погодных условий, также это и повышение возможности транзита в республике, возможность быстро проходить таможенную и границу.

Как недостаток данных перевозок отмечается невысокая эффективность использования грузоподъемности железнодорожного транспорта.

Белорусская железная дорога вместе с железнодорожниками Литвы организовала в 2013 г. новый масштабный проект – контрейлерный поезд «Неман». Маршрут контрейлерного поезда: Колядичи – Вильнюс – Клайпеда. Главным преимуществом нового транспортного проекта явилась способность проходить границу Беларусь – Литва и оформление таможенных документов за короткий период времени. Реализация данного проекта была направлена на увеличение объемов перевозок железнодорожным транспортом и предоставление нового качественного сервиса, который позволит снизить нагрузку на автомобильные пограничные переходы.

Из всего сказанного хотелось бы отметить, что для транспортировки груза на дальние расстояния контрейлерные перевозки с использованием железнодорожного и автомобильного видов транспорта намного эффективнее, чем просто автомобильные грузоперевозки.

Контрейлерные перевозки являются хорошим способом для улучшения экологии и экономики. Они имеют множество преимуществ по сравнению с другими видами перевозок. А также являются прекрасным средством для сбережения финансовых ресурсов предприятия, которые могут послужить инвестициями для устойчивого бизнеса.

Список использованных источников

1. Почему буксует контрейлер [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://priorlogist.by/analitika_stat/pochemu_buksuet_kontreyler. – Дата доступа 15.09.2021.

2. Зарубежный опыт и направления развития международных контрейлерных перевозок в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-opyt-i-napravleniya-razvitiya-mezhdunarodnyh-kontreylernyh-perevozkov-v-rossii>. – Дата доступа 15.09.2021.

УДК 656

РЕВЕРСИВНАЯ ЛОГИСТИКА И МЕДИЦИНСКИЕ ПРЕПАРАТЫ

В. В. БОКА, А. В. КРАМЕНСКАЯ

Научный руководитель – Ерчак О. В., к. э. н.

Белорусский государственный экономический университет

Минск, Беларусь

Реверсивную логистику зачастую воспринимают как «нежелательный элемент» в управлении цепочкой поставки. Она ассоциируется с неизбежными издержками бизнеса, а также оценивается как управленческая уступка или же чересчур «человечная» инициатива. Но вместе с тем налицо и другая ситуация. В настоящее время все больше и больше компаний рассматривают обратную логистику как необходимую часть эффективной стратегии увеличения доходов. Однако реверсивная логистика – это не только прибыльно, но и экологично.

Для осознания значимости реверсивной логистики в экологии следует обратиться к причинам ее возникновения.

Первая причина возникновения возвратных потоков – это образование отходов производства и потребления, которым предназначено перемещаться к местам их переработки или захоронения.