



Акционерное общество
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
Центр научно-технической информации и анализа



Библиографический перечень по теме

«ЛОГИСТИКА И МАРКЕТИНГ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК»

по периодическим транспортным изданиям
Республики Беларусь, Республики Казахстан, Литовской Республики,
Республики Польша и Российской Федерации
(2013-2015 годы)

подготовлен согласно протоколу совещания экспертов по
техническим и программно-информационным вопросам научно-
технической и экономической информации ОСЖД
(15-17.09.2015г., Комитет ОСЖД, г. Варшава)



Астана
2016 год



**Содержание библиографического перечня на тему:
«Логистика и маркетинг в сфере грузовых перевозок»**

№ п/п	Наименование	Стр.
1.	Библиографический перечень Государственного объединения «Белорусская железная дорога (Республика Беларусь)	3
2.	Библиографический перечень Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (Республика Казахстан)	27
3.	Библиографический перечень Акционерного общества «Литовские железные дороги» (Литовская Республика)	43
4.	Библиографический перечень Акционерного общества "Польские государственные железные дороги" (Республика Польша)	45
5.	Библиографический перечень Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (Российская Федерация)	57

**Государственное объединение «Белорусская железная дорога»
(Республика Беларусь)**

1. **Definition and application of a mathematical model for the simulation of railway intermodal terminals = Определение и применение математической модели для моделирования железнодорожных интермодальных терминалов** // Railway Engineering. — 2014. — № 27. — С. 11. — Рассмотрена математическая модель, которая позволяет произвести моделирование (как на стадии проектирования, так и на стадии эксплуатации) интермодальных железнодорожных терминалов в целях изучения потенциального влияния на систему нескольких переменных, таких как плотность распределения транспортных средств, машин и оборудования для операций перегрузки, вместимость складских помещений, количество транзитных поездов и другие.

2. **The railway connections in the new Europe – Asia economic relationships = Железнодорожное сотрудничество в условиях новых экономических отношений Европа – Азия** // Railway Engineering. — 2013. — № 21. — С. 21. — Рассматриваются новые формы железнодорожного сотрудничества, а также проводится сравнительный анализ основных экономических условий осуществления грузовых перевозок морским и железнодорожным транспортом между Европой и Азией.

3. **Optimising traffic flows with a hub-and-spoke model = Оптимизация транспортных потоков по модели «звезда»** // Railway Gazette. — 2015. — № 10. — С. 46. — С целью оптимизации грузопотоков железные дороги Северной Америки начинают развивать новые виды интермодальных транспортных сетей основанных на принципах топологии «звезда». В статье рассматриваются основные преимущества создания такого типа сетей.

4. **IR faces ambitious growth targets = Перед Indian Railways стоят амбициозные задачи** // Railway Gazette. 2014. — № 11. — С. 35. — О перспективах развития железнодорожной инфраструктуры Индии.

5. **BAM looks to the future = Байкало-Амурская магистраль смотрит в будущее** // Railway Gazette. — 2014. — № 10. — С. 31. — Статья об истории и перспективах развития Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Рассматриваются основные направления программы модернизации, которая призвана удвоить пропускную способность линии до 2017 года.

6. **A golden artery linking east and west = Золотая артерия, связывающая восток и запад** // Railway Gazette. — 2014. — № 10. — С. 48. — Рассматриваются итоги строительства железнодорожной линии между Ираном и Туркменистаном, отмечается важность географического положения Ирана в железнодорожном сообщении между Европой, Центральной Азией и Дальним Востоком.

7. **Lehrte MegaHub to open in 2017 = В 2017 году открывается «МегаХаб» в Лерте** // Railway Gazette. — 2014. — № 9. — С. 67. — Рассматриваются перспективы строительства интермодального терминала с

автоматизированной контейнерной сортировочной системой в г. Лерте (Германия): значение терминала для Европейской сети грузовых железнодорожных перевозок, развитие терминала как центрального узла для национальных и международных транспортных потоков, преимущества систем автоматизированной перегрузки контейнеров.

8. **Bold moves needed to secure modal share = Смелые шаги необходимые для защиты доли железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок** // *Railway Gazette*. — 2014. — № 9. — С. 74. — Анализируются основные тезисы доклада компании McKinsey в 2014 году по вопросам развития системы управления рынком грузовых железнодорожных перевозок в Европе.

9. **Facing up to a new reality = Лицом к новой реальности** // *Railway Gazette*. — 2014. — № 9. — С. 83. — В статье рассмотрены основные этапы реформирования компании Austria's Rail Cargo Group, которая в рамках крупной корпоративной реструктуризации, после экономического спада в 2007-2008 гг., работает над тем, чтобы стать ведущим оператором грузовых железнодорожных перевозок в Юго-Восточной Европе.

10. **Matching boxes to wagons = Схожие грузы в одни вагоны** // *Railway Gazette*. — 2014. — № 9. — С. 92. — Описываются новейшие тенденции развития рынка брокерских услуг в сфере интермодальных железнодорожных перевозок. Развитие новых информационных технологий, интернет-приложений и сервисов позволяет существенно упростить процесс использования железнодорожного транспорта для среднего и малого бизнеса, а также для новых клиентов, впервые пользующихся подобными услугами.

11. **A second intermodal revolution is coming = Грядет еще одна интермодальная революция** // *Railway Gazette*. — 2014. — № 9. — С. 95. — Рассматриваются пути повышения конкурентоспособности железнодорожной отрасли на рынке внутренних интермодальных грузовых перевозок на короткие расстояния. В качестве одной из возможных стратегий предлагается использовать технологию двойной укладки контейнеров, которая позволит обеспечить существенное повышение уровня производительности труда.

12. **Building a pan-European freight railway = Строительство общеевропейской грузовой железнодорожной сети** // *Railway Gazette*. — 2014. — № 7. — С. 25. — В статье рассмотрена роль концерна DB Schenker Rail (Германия) в развитии общеевропейской сети грузовых железнодорожных перевозок в связи с открытием в июне 2014 года во Франкфурте единого центра управления перевозками European Operations Centre (EOC).

13. **CP transformation is bearing fruit = Преобразование Canadian Pacific приносит свои плоды** // *Railway Gazette*. — 2014. — № 6. — С. 45. — Приведены сведения о ходе реформирования одной из крупнейших железнодорожных компаний Северной Америки Canadian Pacific Railway Limited. Повышение эффективности работы компании произошло благодаря внедрению комплексной программы снижения эксплуатационных затрат,

фокусировке на качестве обслуживания клиентов и повышении производительности труда.

14. **The future's bright, the future's intermodal = Яркое будущее, интермодальное будущее** // Railway Gazette. — 2013. — № 12. — С. 44. — Об открытии нового современного интермодального терминала, который позволит компании предоставлять своим клиентам широкий спектр логистических услуг.

15. **Fast freight can be very profitable = Быстрая перевозка грузов может быть очень прибыльной** // Railway Gazette. — 2013. — № 9. — С. 51. — В статье исследуются пути повышения конкурентоспособности и рентабельности скоростных грузовых перевозок в США. В первую очередь это касается услуг по доставке свежих продуктов, которые чаще других сталкиваются с организационными проблемами, например, неправильное сочетание различных видов продуктов в вагоне может привести к порче всего груза.

16. **Is Switzerland's transit freight policy working? = Это Швейцарская политика транзитных грузовых перевозок?** // Railway Gazette. — 2013. — № 6. — С. 56. — В статье рассматриваются последние события, произошедшие в сфере государственного регулирования грузовых перевозок в Швейцарии. Усилия швейцарского правительства направлены на поиск путей ограничения количества грузовых автомобилей, следующих транзитом через Швейцарию в Германию и Италию. С этой целью разработан проект AlpTransit, который предусматривает строительство транспортных тоннелей.

17. **Rethinking the focus = Переосмысление целей** // Railway Gazette. — 2013. — № 2. — С. 40. — Рассматриваются ключевые факторы, которые могут оказать влияние на повышение конкурентоспособности компании Indian Railways (IR) на международном рынке логистических услуг. Внимание следует сосредоточить на внедрении новых технологий, более тесном сотрудничестве с партнерами и создании комплексной транспортно-логистической сети.

18. **Transnet plays catch-up to boost coal capacity = Transnet увеличивает пропускную способность линии из-за роста объемов добычи угля** // International Railway Journal. — 2014. — Май. — С. 28. — Рассматриваются перспективы развития железнодорожных линий и угольных терминалов в грузовых портах южной Африки в связи с изменением ситуации на мировом рынке добычи угля.

19. **Lithuania: where east meets west = Литва: там, где Восток встречается с Западом** // International Railway Journal. — 2014. — Март. — С. 20. — Рассматриваются вопросы восстановления экономического положения, а также расширение сферы деятельности Литовских железных дорог (ЛЖД) в новых направлениях, поиск возможностей для роста и получения новых доходов.

20. **Basle rail hub: gateway or bottleneck = Железнодорожный узел в Базель: шлюз или узкое место** // International Railway Journal. — 2013. — Июнь. — С. 16. — В статье сообщается об итогах проведения г. Базель (Швейцария) железнодорожного конгресса, с целью рассмотрения перспектив

развития этого приграничного города в качестве интернационального железнодорожного узла, связывающего Швейцарию, Францию и Германию.

21. **Railfreight will return to growth says DB Schenker Rail = DB Schenker Rail: грузооборот будет расти** // International Railway Journal. — 2013. — Март. — С. 42. — О том, как сложно конкурировать по цене железнодорожным операторам с морскими линиями контейнерных перевозок. Представитель DB Schenker Rail's доктор Markus Hunkel уверен – рынок железнодорожных грузовых перевозок будет развиваться.

22. **Central Asian rail corridors offer alternatives to the Trans-Siberian = Железнодорожные коридоры Центральной Азии как альтернатива Транссибирской магистрали** // International Railway Journal. — 2013. — Февраль. — С. 16. — Железные дороги по всей центральной Азии стремятся открыть свою инфраструктуру для транзитных перевозок между Китаем и Западом. В статье рассматривается перспективный маршрут из Китая в Европу через Афганистан, Иран и Турцию, который является потенциально менее дорогостоящим, чем существующие маршруты.

23. **Jordan: a future hub for the Middle East network? = Иордания – будущий центр железнодорожной сети Ближнего Востока?** // International Railway Journal. — 2013. — Февраль. — С. 18. — О планах развития национальной железнодорожной сети Иордании, которая свяжет Ирак с Красным морем и Саудовскую Аравию с Сирией, Турцией и Европой.

24. **Каткевич, Г.** Контейнерные перевозки ЕС — КНР: железнодорожные аспекты / Г. Каткевич // Транспорт. — 2015. — № 12. — С. 47-50. — Представлены высказывания участников форума "Соединяя Европу и Азию: новый взгляд на формирование системы трансконтинентальных маршрутов" касательно железнодорожных аспектов перевозок контейнеров по оси Китай-Европа-Китай.

25. **Пинчук, А.** Рождение нового Шелкового пути из Китая в Европу / А. Пинчук // Транспорт. — 2015. — № 11. — С. 3-7. — Экономический пояс Шелкового пути Китай-Казахстан-Азербайджан-Грузия-Украина-Европа через Каспийское и Черное моря представляет собой новую форму углубленного сотрудничества Китая и государств Азиатско-Европейского региона.

26. **Каткевич, Г.** Железнодорожный саммит в Одессе: железнодорожные аспекты / Г. Каткевич // Транспорт. — 2015. — № 9. — С. 44-48. — Представлены результаты обсуждения на железнодорожном саммите в Одессе внутренних и международных контейнерных перевозок Укрзалізниц, а также развитие контейнерного поезда "Викинг".

27. **Рослик, И.** Роль железнодорожного транспорта в формировании макрологистических транспортных систем / И. Рослик // Транспорт. — 2015. — № 6. — С. 28-30. — 02.06.2015 года в рамках форума "Реализация глобальных логистических стратегий в системе международных перевозок" была проведена дискуссия "Роль железнодорожного транспорта в формировании макрологистических транспортных систем". На ней рассматривались проблемы реформы железных дорог и обсуждались перспективы развития предприятий

железнодорожного транспорта. Своим опытом осуществления грузовых перевозок поделились представители иностранных делегаций, предложив поддержку и сотрудничество коллегам. Также рассказали о реформировании железнодорожной отрасли и украинские эксперты.

28. **Контейнерные перевозки поездом "Викинг" — гарантия быстрой доставки вашего груза** // Транспорт. — 2015. — № 5. — С. 42-43. — Об участии ГП УГЦТС "Лиски" в проекте поезда комбинированного транспорта "Викинг".

29. **"ВИКИНГ" восстанавливает старый Шелковый путь** // Транспорт. — 2015. — № 4. — С. 48-49.

30. **Корнилова, Т. 5PL — "Нет ничего сильнее идеи, время которой пришло"** / Т. Корнилова // Транспорт. — 2015. — № 4. — С. 54-59. — 02.04.2015 г. в Киеве состоялась презентация концепции логистического оператора 5PL. Этот логистический провайдер превращает логистическую цепь в IT-управляемые системы. В таком случае управление всеми компонентами цепи поставок происходит при помощи электронных средств информации, что подразумевает развитие интернет-логистики.

31. **Каткевич, Г. Инфраструктурное развитие "Укрзалізниці": новые вызовы** / Г. Каткевич // Транспорт. — 2015. — № 2. — С. 46-48. — Рассматриваются аспекты электрификации железнодорожных дорог Украины как один из аспектов инфраструктурного развития "Укрзалізниці".

32. **Проценко, С. Контакт - центру по грузовым перевозкам "Укрзалізниці" исполнился год: беседа с начальником службы поддержки пользователей услуг контакт-центра по грузовым перевозкам "Укрзалізниці"** Сергеем Проценко / беседу вела А. Пинчук // Транспорт. — 2015. — № 2. — С. 42-45. — О деятельности контакт - центра Украинского транспортно-логистического центра "Укрзалізниці".

33. **Бланк, М. Итоги работы железнодорожной отрасли в 2014 г. и планы на 2015 г.** / М. Бланк // Транспорт. — 2015. — № 1. — С. 38-41.

34. **Галат, Е. "Укрзалізняця" подвела итоги непростого года** / Е. Галат // Транспорт. — 2015. — № 1. — С. 42-44.

35. **Ломовцев, В. Транспортная логистика — основа эффективного управления расходами** / В. Ломовцев // Транспорт. — 2015. — № 1. — С. 46-49. — Рассматривается транспортная логистика как подсистема логистической системы, обеспечивающая "связывание разрывов" в пространстве между отдельными активностями логистической цепи: склад-склад; склад-производство; склад-перевалочный центр.

36. **Каткевич, Г. Мультимодальные перевозки как вызов времени** / Г. Каткевич // Транспорт. — 2014. — № 51-52. — С. 69-71. — О современном состоянии рынка мультимодальных и смешанных перевозок на пространстве 1520.

37. **Новый ж/д маршрут снизит затраты на транспортировку товаров из Китая в Испанию** // Транспорт. — 2014. — № 50. — С. 23.

38. **Железные дороги Литвы и Казахстана наметили направления дальнейшего развития контейнерного сервиса "Сауле"** // Транспорт. — 2014. — № 49. — С. 24.

39. **"РЖД Логистика" выступила партнером нового международного проекта** // Транспорт. — 2014. — № 48. — С. 23.

40. **В Киеве состоялся ежегодный форум лидеров отрасли транспортной и складской логистики** // Транспорт. — 2014. — № 46. — С. 64-68.

41. **Кравченко, Е.** Технология автоматизированного выполнения работ по предварительному информированию / Е. Кравченко // Транспорт. — 2014. — № 45. — С. 68-71.

Детально анализируется принцип работы АС "Клиент УЗ" — бесплатного веб-сервиса с регистрацией всех клиентов, имеющих договор на организацию перевозок с целью формирования электронных баз данных предварительного информирования.

42. **Состоялось заседание по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута** // Транспорт. — 2014. — № 43-44. — С. 36.

43. **Транспортный проект Silk Wind вдвое сократит сроки грузоперевозок** // Транспорт. — 2014. — № 43-44. — С. 36. — О создании транспортного проекта Silk Wind, целью которого является создание маршрутного поезда мультимодального транспорта с системой предварительного обмена информацией между таможенными службами и ж/д операторами стран-участниц проекта.

44. **Проект "Электронный поезд" должен помочь в развитии евроазиатских ж/д перевозок через территорию РФ** // Транспорт. — 2014. — № 42. — С. 24.

45. **Белорусские перевозчики обратили внимание поляков на проблему непропорционального, нерационального формирования грузопотоков, идущих с Востока на Запад** // Транспорт. — 2014. — № 41. — С. 55.

46. **Галат, Е.** Железнодорожники о предварительном информировании при ввозе грузов в страны Таможенного союза / Е. Галат // Транспорт. — 2014. — № 41. — С. 60-64.

47. **Продолжается проект по созданию широкой колеи до Вены** // Транспорт. — 2014. — № 40. — С. 24.

48. **Интерес к проекту "ОТЛК" проявляют европейские страны** // Транспорт. — 2014. — № 40. — С. 24-25.

49. **К декабрю Украина может наладить предварительное информирование "РЖД" и ФТС РФ о ввозимых по ж/д товарах** // Транспорт. — 2014. — № 39. — С. 58.

50. **"Викинг" повезет первые контейнеры в Турцию** // Транспорт. — 2014. — № 37. — С. 21. — В рамках проекта комбинированного поезда "Викинг" из Клайпеды в Турцию (по суше через Болгарию) будет отправлена

пробная партия контейнеров. Время доставки составит 8 дней против 10 дней по морскому участку.

51. **Опыт формирования "ОТЛК" в перспективе может стать базовым для развития маршрута "Новый Шелковый путь"** // Транспорт. — 2014. — № 36. — С. 24. — Среди основных системных вопросов в развитии маршрута "Новый Шелковый путь", который наиболее перспективен для "ОТЛК", является разработка единой тарифной политики для всех участников маршрута и развитие инфраструктуры.

52. **РЖД отправили груз, оформленный по принципу "единого окна"** // Транспорт. — 2014. — № 33. — С. 24.

53. **Stena Line и "ТрансКонтейнер" открыли паромную линию от Скандинавии до России** // Транспорт. — 2014. — № 33. — С. 25. — О тестировании линейного сервиса контейнерных перевозок от Гетеборга до Самары с использованием железнодорожного транспорта в Швеции от Гетеборга до Нинесхама, далее - паромом до Вентспилса (Латвия) и по ж/д колее 1520 в направлении России, Центральной Азии и Китая.

54. **Хорьяков, И.** Для ЕС мультимодальные перевозки контейнеров - наиболее эффективный, экологичный и быстрый способ доставки грузов / И. Хорьяков // Транспорт. — 2014. — № 32. — С. 63-65. — Представлена информация об итогах контейнерных перевозок "Укрзалізниці" за 1-е полугодие 2014 г., в т. ч. в составе поездов "Викинг" и ZUBR.

55. **В Таможенном союзе готовятся к введению предварительного информирования о товарах, ввозимых ж/д транспортом** // Транспорт. — 2014. — № 30-31. — С. 28. — С 1.10.2014 г. вводится предварительное информирование таможенных органов о товарах, ввозимых на территорию Таможенного союза ж/д транспортом.

56. **Руководители Белорусской и Латвийской железных дорог обсудили перспективу увеличения объемов перевозок** // Транспорт. — 2014. — № 29. — С. 29. — О сотрудничестве Белорусской и Латвийской железных дорог в области привлечения дополнительного потока грузов в рамках реализации проекта "ZUBR".

57. **Ротари, Е.** День международного экспедитора 2014 / Е. Ротари // Транспорт. — 2014. — № 26. — С. 66-68. — О XII Дне международного экспедитора, посвященного перспективам развития транспортных систем: информационных сервисах на международных транспортных коридорах, реализации современных транспортно-логистических технологий на основе интеллектуальных систем, IT-технологий в транспортной логистике, стандартизации и сертификации деятельности в сфере интеллектуальных транспортных систем.

58. **ФПК-логистика запустила сервисы в сфере грузоперевозок** // Транспорт. — 2014. — № 25. — С. 24.

59. **Ротари, Е.** Одесса как Нью-Йорк, или перспективы внедрения "единого окна" по всей Украине / Е. Ротари // Транспорт. — 2014. — № 24. — С. 64-67. — О международном семинаре по проекту "Единое окно - локальное

решение", позволяющего сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизированную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения регулярных требований, касающихся импорта, экспорта и транзита.

60. **Южный коридор Транссиба соединят с Монголией** // Транспорт. — 2014. — № 24. — С. 23. — О проекте нового транспортного коридора РФ— Монголия — Китай.

61. **Транспортный комплекс Украины: аспекты интеграции** // Транспорт. — 2014. — № 23. — С. 66-72. — В статье изложены проблемы, обсуждаемые в ходе XIII Международной выставки-конференции "Интер-Транспорт" (Одесса, 28-30 мая 2014 года), в частности, торможение развития мультимодальных перевозок через Украину, необходимость реформирования транспортной сферы Украины. Также проанализированы перспективы проекта "Викинг".

62. **Пропускная способность латвийского коридора Восток-Запад вырастет** // Транспорт. — 2014. — № 23. — С. 26.

63. **Укрзалізниця увеличила отправку грузов с использованием ЦИМ/СМГС** // Транспорт. — 2014. — № 22. — С. 20.

64. **Россия и Финляндия прорабатывают вопрос запуска контейнерных перевозок** // Транспорт. — 2014. — № 21. — С. 21.

65. **Овруцкая, Т.** ИСПС: обратная связь между АМПУ и субъектами внешнеэкономической деятельности / Т. Овруцкая // Транспорт. — 2014. — № 29. — С. 70-72. — Представлены результаты совещания по вопросам функционирования информационной системы портового сообщества (ИСПС), основанной на взаимодействии портовых администраций, стивидорских компаний, операторов контейнерных поездов.

66. **Деловые круги Латвии заинтересованы в услуге "Транссиб за семь суток"** // Транспорт. — 2014. — № 28. — С. 26.

67. **UPS запускает сервис доставки контейнерных грузов из Китая по железной дороге** // Транспорт. — 2014. — № 27. — С. 58.

68. **До конца года в Казахстане будет сформирована целостная железнодорожная инфраструктура** // Транспорт. — 2014. — № 25. — С. 25. — Развитие железнодорожной инфраструктуры Казахстана позволит сократить сроки доставки грузов из приграничных районов Китая в Каспийский регион.

69. **Латвийские железные дороги хотят найти свою нишу в евразийском коридоре** // Транспорт. — 2014. — № 25. — С. 26. — Латвийские железные дороги готовы инвестировать в развитие сервиса, который может быть востребован в работе евразийского транспортного коридора.

70. **GEFCO запускает новый железнодорожный сервис между Азией и Европой** // Транспорт. — 2014. — № 24. — С. 23.

71. **Грузовые поезда коридора - Китай - Польша начнут заходить также на Прибалтику** // Транспорт. — 2014. — № 24. — С. 23.

72. **Казахстан открывает новые железнодорожные маршруты** // Транспорт. — 2014. — № 24. — С. 24. — Строительство ж/д линий Жезказган -

Бейнеу позволит создать прямые поставки грузов из центрального в западный регион Казахстана и далее в Европу. Расстояние перевозок сократиться.

73. **В 3 квартале 2014 г. поезд "Викинг" отправится по новому маршруту** // Транспорт. — 2014. — № 22. — С. 19. — В статье идет речь о присоединении к проекту "Викинг" румынской железнодорожной компании АО "ЧФР Марфа", что открывает возможности для дальнейшего развития данного проекта за счет создания сухопутного маршрута в сообщении с Турцией.

74. **К железнодорожному проекту "Викинг" присоединилась Румыния** // Транспорт. — 2014. — № 20. — С. 19.

75. **Иран и Казахстан расширяют транзитные перевозки грузов** // Транспорт. — 2014. — № 18-19. — С. 33. — О развитии транзитных перевозок между Ираном и Казахстаном, использовании транзитного потенциала погранперехода Инче-Барун и Серахс, использовании транспортных коридоров.

76. **Иран, Узбекистан и Туркменистан увеличат объемы транзитных перевозок** // Транспорт. — 2014. — № 18-19. — С. 33. — Введение общих транзитных тарифов увеличит объемы перевозок по железным дорогам трех стран.

77. **Из Поти в Тбилиси отправится новый контейнерный поезд** // Транспорт. — 2014. — № 18-19. — С. 66.

78. **Пилотный контейнерный поезд ОТЛК и DHL Global Forwarding доставил груз из Китая в Европу менее чем за 2 недели** // Транспорт. — 2014. — № 16-17. — С. 21.

79. **Казахстан продолжает развивать свой транзитный потенциал** // Транспорт. — 2014. — № 16-17. — С. 21. — О запуске новых маршрутов из Китая по территории Казахстана в страны Центральной Азии.

80. **"ФПК-Логистика" будет предоставлять скидку на доставку грузов из Крыма по России** // Транспорт. — 2014. — № 15. — С. 21.

81. **Железные дороги стран СНГ обсудили в Витебске ряд технических и организационных вопросов** // Транспорт. — 2014. — № 15. — С. 27-28.

82. **Литва хочет расширить маршрут поезда "Монгольский вектор"** // Транспорт. — 2014. — № 14. — С. 23.

83. **Вступление Армении в Таможенный союз может сделать железную дорогу Армения-Иран востребованной** // Транспорт. — 2014. — № 14. — С. 24.

84. **О товарах, ввозимых по железной дороге в Таможенный союз, нужно будет сообщать заранее** // Транспорт. — 2014. — № 14. — С. 56.

85. **Китайская компания переведет ж/д сервис Чунцин — Европа на регулярную основу** // Транспорт. — 2014. — № 13. — С. 23.

86. **Объемы перевозок грузов поездами "Викинг" и ZUBR в 2014 г. начали увеличиваться** // Транспорт. — 2014. — № 13. — С. 24.

87. **"РЖД" ожидают увеличение объемов контейнерных перевозок** // Транспорт. — 2014. — № 13. — С. 24.

88. **ОТЛК и DHL договорились о стратегическом партнерстве на ж/д пути между Китаем и Европой** // Транспорт. — 2014. — № 13. — С. 24-25.

89. **Азербайджан, Турция и Иран рассматривают возможности соединения своих железных дорог** // Транспорт. — 2014. — № 12. — С. 19. — Строительство ж/д магистрали Баку - Тбилиси - Карс.

90. **Российская академия наук одобрила проект создания "Трансьевразийского пояса развития"** // Транспорт. — 2014. — № 12. — С. 19.

91. **БЖД усиливает маркетинговую политику по привлечению грузопотоков** // Транспорт. — 2014. — № 11. — С. 20.

92. **Представители Белорусской и Монгольской железных дорог обсудили перспективы сотрудничества** // Транспорт. — 2014. — № 10. — С. 21. — Реализация проекта "Монгольский вектор".

93. **Россия одобрила проект соглашения с Таможенным союзом по исключительным ж/д тарифам** // Транспорт. — 2014. — № 10. — С. 47. — Правительство РФ одобрило проект соглашения со странами Таможенного союза - Беларусью и Казахстаном - о единых правилах установления исключительных железнодорожных тарифов.

94. **ОАО "РЖД-Логистика" готова развивать перевозки грузов, чувствительных к перепадам температур** // Транспорт. — 2014. — № 9. — С. 20.

95. **В Иране продолжается формирование международных ж/д маршрутов** // Транспорт. — 2014. — № 9. — С. 21. — О формировании на территории Ирана Южного международного маршрута, который берет начало в Китае и ведет в Турцию, а далее - в Восточную Европу.

96. **На СвЖД продолжается реализация проекта внедрения перевозок грузов по спецрасписанию** // Транспорт. — 2014. — № 7. — С. 21.

97. **На три государства** // Транспорт. — 2014. — № 7. — С. 30-32. — О создании ОТЛК и перевозках контейнеров в границах Таможенного союза, а также транзитных грузоперевозках между Европой и Азией.

98. **"Белтаможсервис" и российская страховая компания "Арсеналь" создадут единое гарантийное объединение** // Транспорт. — 2014. — № 7. — С. 52.

99. **В Украине состоялся IV ежегодный Logistic Innovation Forum 2014 - ключевое бизнес-событие лидеров отрасли транспортной и складской логистики** // Транспорт. — 2014. — № 7. — С. 64-66. — В статье освещаются результаты ежегодного форума лидеров логистической отрасли, посвященного операционному управлению транспортной и складской логистикой, использованию инноваций и передовых решений управления бизнесом.

100. **Создан Балтийский железнодорожный совет** // Транспорт. — 2014. — № 6. — С. 24-25. — В статье приводится информация о создании Балтийского железнодорожного совета, в состав которого вошли представители

железных дорог Российской Федерации, Финляндии, Беларуси, Эстонии и Латвии. Целью Совета станет анализ грузопотоков и работа погранпереходов.

101. **Ширококолейную ж\д могут продлить до Италии** // Транспорт. — 2014. — № 3. — С. 21. — О проекте продления ж\д (колеи 1520) через Словакию в Вену до Италии.

102. **Контакт-центр "Укрзалізниці" — отправной пункт проекта по формированию национального логистического координатора** // Транспорт. — 2014. — № 3. — С. 59-64. — Об открытии 20 января 2014 г. Контакт-центра "Укрзалізниці", целью которого является совершенствование предоставления услуг пользователям транспортной инфраструктурой: осуществление переориентации технологии взаимодействия с заказчиком услуг на режим онлайн общения с оперативным решением проблемных вопросов непосредственно при обращении, что будет способствовать повышению качества обслуживания различных участников рынка грузоперевозок.

103. **Мост через Дунай между Болгарией и Румынией откроют для грузового транспорта** // Транспорт. — 2014. — № 1-2. — С. 22. — Второй мост через Дунай между Болгарией и Румынией является частью IV Общевропейского транспортного коридора.

104. **На прямой связи с клиентом** // Транспорт. — 2014. — № 1-2. — С. 75. — В статье представлена информация о новом проекте "Укрзалізниці" - Контакт-центре по организации грузовых перевозок. Данный центр создается на базе ГП "Украинский транспортно-логистический центр". В перспективе здесь будет собрана информация как по осуществлению железнодорожных перевозок, так и использованию других видов транспорта.

105. **Казахстан заинтересован в росте транзитного потенциала Транскаспийского транспортного коридора** // Транспорт. — 2013. — № 50-51. — С. 25. — О реализации проектов в сфере улучшения транспортной и логистической инфраструктуры Казахстана.

106. **ДВЖД налаживает технологию отправки грузовых поездов по спецрасписанию** // Транспорт. — 2013. — № 49. — С. 22. — О новой технологии отправки грузовых поездов по специально разработанному графику на Дальневосточной железной дороге.

107. **Открыто новое регулярное контейнерное сообщение между Китаем и Казахстаном** // Транспорт. — 2013. — № 49. — С. 22-23. — О совместном проекте Казахстана и КНР - регулярном контейнерном поезде Синджу-Достык-регионы Казахстана.

108. **Новый проект — контрейлерный поезд в Литву** // Транспорт. — 2013. — № 49. — С. 46. — О новом проекте белорусских транспортников — контрейлерном поезде "Неман".

109. **"Укрзалізниця" формирует тарифный коридор для перевозок контейнерных грузов из Польши в направлении РФ** // Транспорт. — 2013. — № 48. — С. 20. — О новом тарифном решении "Укрзалізниці", предусматривающем введение льготных спецпоставок на перевозки 40-

футовых контейнеров на маршруте Мостиска-2 (Львовская ж/д, граница с Польшей) - ст. Зерново (погранпереход с Россией).

110. **КТЖ" планирует запустить 3 контейнерных поезда** // Транспорт. — 2013. — № 48. — С. 22. — О деятельности "Казакстан темір жолы" по обслуживанию контейнерных грузопотоков в транзитном сообщении Азия-Европа.

111. **ОАО "ТрансКонтейнер" реализует новый проект** // Транспорт. — 2013. — № 47. — С. 20. — Об отправлении 19.11.2013 г. нового контейнерного поезда со ст. Калининград-Сортировочный назначением до ст. Купавна.

112. **Перевозки поездами "Зубр" и "Викинг" возросли почти в 9 раз** // Транспорт. — 2013. — № 46. — С. 17. — О выросшем объеме контейнерных железнодорожных перевозок поездами "Зубр" и "Викинг" в течение двух лет.

113. **Проект "Новый Шелковый путь" — драйвер глобального транзита:** материал опубликован на сайте АО "НК "КТЖ" // Транспорт. — 2013. — № 46. — С. 66-68. — Статья посвящена II Международному транспортно-логистическому бизнес-форуму "Новый Шелковый путь". Сформулированы основные прозвучавшие на нем тезисы.

114. **"Укрзалізниця" развивает контейнерные перевозки** // Транспорт. — 2013. — № 42. — С. 41. — О комплексе мероприятий по развитию контейнерных перевозок на Украинских железных дорогах. В том числе, об открытии пункта контроля через границу на территории контейнерного терминала Одесса-Лиски.

115. **Украина и Литва намерены работать над повышением эффективности реализации проекта Zubr** // Транспорт. — 2013. — № 41. — С. 25. — О перспективах сотрудничества Украины и Литвы в сфере развития транспортного коридора между Балтийским и Черным морем, а также о развитии международных проектов, в частности контейнерного поезда Zubr.

116. **В ноябре между Беларусью и Литвой запустят контрейлерный поезд** // Транспорт. — 2013. — № 41. — С. 19. — О запуске пилотного проекта контрейлерного поезда между Беларусью и Литвой, по первым итогам которого будет выяснена его дальнейшая целесообразность введения на постоянной основе.

117. **Создается крупнейшая железнодорожно-логистическая компания Европы** // Транспорт. — 2013. — № 41. — С. 19. — О создании железнодорожной логистической компании, которая начнет свою работу с 01.01.2014 г.

118. **Совещание министров транспорта: единое транспортное пространство ЕС-страны Восточного партнерства** // Транспорт. — 2013. — № 41. — С. 23-24. — Освещается встреча министров транспорта Евросоюза и шести стран Восточного партнерства, состоявшаяся 09.10.2013 г. в Люксембурге, на которой обсуждались такие темы, как: формирование единого транспортного пространства; курсирование контейнерных поездов; возможности взаимодействия разных видов транспорта и др.

119. **"ТрансКонтейнер" запустил регулярный сервис по доставке грузов из Литвы в Казахстан** // Транспорт. — 2013. — № 40. — С. 18. — О реализации нового контейнерного поезда "Балтийский ветер", следующего из Литвы в Казахстан.

120. **Пути развития международных мультимодальных/интермодальных грузовых перевозок** // Транспорт. — 2013. — № 40. — С. 59-62. — В статье освещены недостатки украинского законодательства в сфере мультимодальных/интермодальных грузовых перевозок и предложения по его улучшению для развития таких международных перевозок. Представлен сравнительный анализ с законодательством ЕС (взгляд Евросоюза).

121. **ЕЭП хочет создать единое транзитное пространство с Евросоюзом** // Транспорт. — 2013. — № 38. — С. 29. — О намерении создания единого пространства для транзита товаров между Лиссабоном и Владивостоком. О реализации проекта по организации системы "единого окна" во внешнеэкономической деятельности Таможенного союза.

122. **Молдова открыла регулярный контейнерный маршрут Кишинев — Джурджулешты** // Транспорт. — 2013. — № 37. — С. 19. — Об открытии нового регулярного контейнерного маршрута через морской порт Джурджулешты.

123. **Турция готова присоединиться к проекту "Зубр"** // Транспорт. — 2013. — № 37. — С. 19-20. — О намерении Турции присоединиться к проекту "Зубр", который привлекателен для них тем, что предоставляет возможность производителям альтернативный выход на рынки Евросоюза, Скандинавии, России и СНГ.

124. **"КТЖ" планирует наращивать количество маршрутов контейнерных поездов** // Транспорт. — 2013. — № 36. — С. 19. — О планах "КТЖ" к 2020 году увеличить количество регулярных маршрутов контейнерных поездов.

125. **В Казахстане создан единый центр оказания транспортно-логистических услуг** // Транспорт. — 2013. — № 36. — С. 19. — О создании и работе национального мультимодального оператора KTZ Express - единого центра оказания транспортно-логистических услуг.

126. **В Казахстане появились новые центры транспортного обслуживания контейнерных перевозок** // Транспорт. — 2013. — № 35. — С. 19. — Об открытии в Астане центров транспортного обслуживания грузовладельцев, решающих задачи организации контейнерных перевозок и повышения уровня сервиса.

127. **Запущен новый контейнерный поезд из Китая в Германию** // Транспорт. — 2013. — № 32. — С. 19. — О новом маршруте контейнерного поезда из Чжэньчжоу в Гамбург, который, несмотря на относительно высокую стоимость транспортировки грузов, сокращает сроки доставки товаров в 2 раза, по сравнению с морским путем или через Транссиб.

128. **GEFCO** **начинает прямые грузовые железнодорожные перевозки по маршруту Рига-Калуга** // Транспорт. — 2013. — № 29. — С. 20. — Международная компания GEFCO совместно с компаниями "ТрансКонтейнер" и Nurminen MaritimeLatvia совершили первую отправку контейнерного блок-поезда из Рижского порта до грузового терминала в г. Калуга.

129. **Дробот, Ю.** Законодательство ЕС в области контрейлерных и мультимодальных перевозок грузов: Твиннинг по мультимодальным перевозкам / Ю. Дробот // Транспорт. — 2013. — № 29. — С. 63-65;. — № 30-31. — С. 71-74. — По инициативе правительства Украины, в рамках программы Европейской политики добрососедства с 2012 начат проект в сфере мультимодальных перевозок и логистики. В статье освещены задачи проекта, ход его реализации.

130. **На полигоне ГЖД введена услуга по перевозке мелких партий грузов "РЖД Экспресс"** // Транспорт. — 2013. — № 28. — С. 22. — Рассматривается услуга "РЖД Экспресс" - альтернатива транспортировки в среднетоннажных контейнерах и почтово-багажным отправкам.

131. **Пинчук, А.** Развитие контейнерных железнодорожных перевозок в Украине и СНГ / А. Пинчук // Транспорт. — 2013. — № 26. — С. 68-70.

132. **"ТрансКонтейнер" запустил 2 новых блоктрейна из С.-Петербурга в восточном направлении** // Транспорт. — 2013. — № 26. — С. 22-23. — Описаны новые блоктрейны — на Новосибирск и на Соликамск. Приводятся сведения о планируемом времени в пути, о составе поездов и др.

133. **Премьер Литвы предложил Туркмении присоединиться к транспортному коридору Запад-Восток** // Транспорт. — 2013. — № 25. — С. 21. — О предложении Туркменистану стать участником проекта Восток-Запад и пользоваться выгодами перевозки грузов контейнерными поездами "Викинг", "Сауле" и "Меркурий", курсирующими в направлении незамерзающего Клайпедского порта на Балтике.

134. **Расширение транспортных сообщений и перевозок между регионами Балтийского и Черного морей в рамках политики восточного добрососедства ЕС** // Транспорт. — 2013. — № 25. — С. 61-66. — В статье представлены реалии и перспективы сотрудничества стран в рамках программы "Восточное партнерство". В частности, рассматриваются проекты "Викинг", "Зубр", поднимается тема роли логистических центров и транспортных узлов в регионах Черного и Балтийского морей.

135. **Каткевич, Г.** "Викинг" набирает ход / Г. Каткевич // Транспорт. — 2013. — № 24. — С. 58. — К исходу 10-летнего периода проект получил качественно новый импульс развития, связанный с активизацией украинской части маршрута. Особо внимательно в статье рассматриваются три фактора, заработавшие с 2012 года - жесткое расписание, скидки на перевозки контейнеров и открытие дополнительных станций для загрузки маршрута.

136. **Дробот, Ю.** Ширококолейка: перспективы и преимущества / Ю. Дробот // Транспорт. — 2013. — № 24. — С. 60-62. — О разработке проекта

строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены, с целью соединения железнодорожной и автомобильной систем Центральной Европы с регионами Транссибирской магистрали. А также, для привлечения грузопотока на маршрут Азия-Россия-Центральная Европа и повышения конкурентноспособности железнодорожных контейнерных перевозок. Приводятся предпринятые РФ действия, направленные на скорейшую и эффективную реализацию проекта.

137. ВЖД работает над увеличением отправок контейнерных поездов // Транспорт. — 2013. — № 23. — С. 23. — О новых маршрутах контейнерных поездов ДВЖД. О развитии услуг по отправке ускоренных контейнерных поездов.

138. Казахстан продолжит перспективное сотрудничество с Латвией в транспортной сфере, в т.ч. по контейнерным перевозкам // Транспорт. — 2013. — № 23. — С. 24. — О контейнерных перевозках на Балтику - из Китая через Казахстан.

139. Планы "Объединенной транспортно-логистической компании" // Транспорт. — 2013. — № 23. — С. 24. — О планах ОТЛК к 2020 году увеличить железнодорожный грузооборот между Китаем и Европой, за счет снижения сроков доставки и оптимизации стоимости перевозок.

140. "Укрзалізниця" снизила стоимость перевозки контейнерного транзита в сообщении с Россией // Транспорт. — 2013. — № 23. — С. 20-21. — О маршрутах, подпадающих под льготы на перевозки транзитом контейнеров, следующих от границ с ЕС в направлении России (в прямом и обратном направлениях).

141. "ТрансКонтейнер" совместно с "Дальневосточной логистической компанией" запустит новый грузовой сервис // Транспорт. — 2013. — № 22. — С. 21. — О запуске сервиса по организации контейнерных перевозок из Новосибирска в Магадан, Петропавловск-Камчатский и на Сахалин.

142. ESCO планирует увеличить объем перевозок ж/д сервиса "Балтика-транзит" // Транспорт. — 2013. — № 22. — С. 21. — О работе международного сервиса "Балтика-транзит", его показателях, интеграторах.

143. В рамках проекта "Трансиб за 7 суток" открыта продажа услуг через Интернет // Транспорт. — 2013. — № 21. — С. 53. — О реализации онлайн-сервиса iSales, который представляет собой систему продаж услуг по перевозке грузов в контейнерах через Интернет.

144. Проект "Балтика-Транзит" отметил свое десятилетие // Транспорт. — 2013. — № 21. — С. 22. — Рассматриваются основные показатели проекта на рубеже его 10-летия. Особенностью проекта является четкое расписание движения, единый тариф на протяжении всего маршрута, отдельная нитка и обеспечение подвижным составом.

145. "РЖД" запускают регулярный сервис по отправке ускоренных контейнерных поездов // Транспорт. — 2013. — № 20. — С. 26-27. — О

реализации проекта "Транссиб за семь суток" на маршруте от станции Находка - Восточная до станции Москва-Товарная-Павелецкая.

146. **Для развития контейнерных перевозок в рамках "пространства 1520" необходима господдержка** // Транспорт. — 2013. — № 18-19. — С. 19. — Рассмотрение ситуации с развитием контейнерных и комбинированных перевозок в рамках ОСЖД в сравнении с опытом стран Евразии.

147. **ОАО "РЖД" намерено перейти к регулярным контейнерным перевозкам в сообщении Россия-Финляндия** // Транспорт. — 2013. — № 18-19. — С. 19. — Указанный маршрут выбран в качестве опытного полигона для отработки деталей организации регулярных перевозок. Полученный опыт будет использован для запуска контейнерного сообщения с Балтией, Украиной, Беларусью, Казахстаном.

148. **Главным стратегическим направлением работы "РЖД" является развитие инфраструктуры МТК "Север-Юг" и "Восток-Запад"** // Транспорт. — 2013. — № 16-17. — С. 24. — О перспективах роста объема контейнерных грузов евроазиатской торговли.

149. **Администрация президента РФ поддержала создание новой логистической компании** // Транспорт. — 2013. — № 14. — С. 24. — О создании Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) России, Беларуси и Казахстана.

150. **К проекту поезда "Викинг" может присоединиться Турция** // Транспорт. — 2013. — № 14. — С. 29. — О присоединении Турции к проекту контейнерного поезда "Викинг".

151. **Итоги четвертого заседания Координационного совета по развитию перевозок грузов в направлении Балтийское море - Черное море** // Транспорт. — 2013. — № 12. — С. 71-74. — Освещаются основные вопросы состояния выполнения договоренностей по развитию международных грузовых перевозок в направлении Балтийское море - Черное море.

152. **Белорусская железная дорога и ОАО "РЖД" обсудили перспективы развития грузовых перевозок на основе электронного документооборота** // Транспорт. — 2013. — № 10. — С. 31. — О внедрении безбумажных технологий при перевозке грузов между Беларусью и Россией.

153. **"РЖД Логистика" приступила к доставке из Китая в РФ готовых автомобилей** // Транспорт. — 2013. — № 8. — С. 21-22. — Освещена технология доставки грузов по специально разработанному технологическому регламенту в вагонах-сетках через переход Забайкальск-Манжурия.

154. **В Беларуси разрабатывается стандарт на логистические услуги** // Транспорт. — 2013. — № 8. — С. 23. — О принятии стандарта "Услуги логистические. Общие требования и процедура сертификации" в Беларуси.

155. **В свой юбилейный рейс "Викинг" вышел с максимально допустимым количеством вагонов** // Транспорт. — 2013. — № 7. — С. 73-75. — 10 лет назад поезд "Викинг" соединил железнодорожным сообщением Черное и Балтийское моря, открыв в 2003 г. новую страницу в международном

сотрудничестве стран СНГ: Украины, Беларуси и Литвы. В статье освещены история проекта, задачи по его совершенствованию и развитию.

156. **"Викинг" завоевывает страны** // Транспорт. — 2013. — № 5. — С. 66-67. — О присоединении к проекту "Викинг" Болгарии в лице национального болгарского железнодорожного перевозчика ЕООД "БДЖ-Грузовые перевозки".

157. **БЖД ведет работу по организации перевозок грузов на основе электронных перевозочных документов в сообщении с Россией** // Транспорт. — 2013. — № 4. — С. 20. — О начале работ по реализации Белорусской железной дорогой совместно с ОАО "РЖД" пилотного проекта, предусматривающего организацию перевозок грузов по безбумажной технологии в международном сообщении.

158. **Муугу и Калугу связал регулярный контейнерный маршрут** // Транспорт. — 2013. — № 4. — С. 23. — Об отправлении 21.01.2013 г. первого состава по маршруту Мууга-Калуга для доставки комплектующих для автомобилей Mitsubishi.

159. **Беларусь и Польша намерены развивать железнодорожное сотрудничество** // Транспорт. — 2013. — № 3. — С. 28-29. — О выработанной согласованной стратегии взаимодействия при организации перевозок грузов и подписании плана сотрудничества на 2013 г. между Белорусской железной дорогой и РКР Cargo.

160. **Железные дороги внедряют программное обеспечение для электронного документооборота на пограничных станциях** // Транспорт. — 2013. — № 1-2. — С. 55. — О внедрении системы оперативной обработки документов на перевозку транзитных грузов.

161. **Группа Global Ports запустила сервис по терминальному хранению и доставке автомобилей ж/д транспортом** // Транспорт. — 2012. — № 8. — С. 53. — В статье представлена информация о новом сервисе, позволяющем предоставить клиентам комплекс услуг, включающий доставку автомобилей с использованием железнодорожного и автомобильного транспорта, терминальную обработку груза, on-line контроль местонахождения конкретного автомобиля, полное документное сопровождение и услуги по таможенному оформлению автомобилей.

162. **Галко, Р.** Развиваемся системно / Р. Галко // Транспортный вестник. — 2015. — 19 ноября. — С. 2. — Руководство государственного предприятия «БТЛЦ» в лице генерального директора Евгения Усенкова в составе делегации Белорусской железной дороги, приняло участие в 24-м пленарном заседании Международной ассоциации «Координационный совет по трансибирским перевозкам».

163. **Показать возможности порта** // Транспортный вестник. — 2015. — 24 сентября. — С. 2. — 8 октября на городской товарной станции Колядичи Белорусская железная дорога организовала презентацию возможностей данного транспортно-логистического центра как сухого порта в обеспечении перевозок внешнеторговых грузов.

164. **Азаревич, Т.** Колядичи — важнейшее звено / Т. Азаревич // Транспортный вестник. — 2015. — 27 августа. — С. 6. — Представлена информация о городской товарной станции Колядичи Белорусской железной дороги, на которой не так давно завершилась модернизация, проведенная в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года.

165. **Совместно — значит вместе** / М. Мартынюк // Транспортный вестник. — 2015. — 20 августа. — С. 2. — На совещании в Бресте 13 августа 2015 года были рассмотрены вопросы организации перевозок объединенным парком, развитие информационных технологий и перевозок мелкопартийных грузов в Республике Беларусь, взаимодействие с генеральными партнерами ОТЛК, а также реализация инвестиционного проекта по созданию в Брестском железнодорожном узле совместного предприятия (СП) по оказанию комплексных логистических услуг в сфере перевозок грузов в контейнерах.

166. **Понимать и сотрудничать** // Транспортный вестник. — 2015. — 13 августа. С. 1. — О встрече представителей Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь во главе с Министром Анатолием Сиваком с представителями компании DHL Global Forwarding (China), состоявшейся 11 августа 2015 года в Минске. Основными темами обсуждения стали возможности компании DHL Global Forwarding (China) для развития перевозок и их логистической инфраструктуры между Китайской Народной Республикой и Республикой Беларусь и возможности использования транспортной и логистической инфраструктуры городов Брест, Гродно и Минск при организации перевозок грузов в Европейскую часть Российской Федерации, страны Балтии и Скандинавии компанией DHL Global Forwarding (China).

167. **По новой схеме** // Транспортный вестник. — 2015. — 23 июля. — С. 3. — О новом сервисе, разработанном Центром защиты информации Белорусской железной дороги — схеме организации оказания услуг автоматизированной системы «Электронная перевозка» и удостоверяющего центра БЖД, основу которой составляет web-сервис «Личный кабинет».

168. **Комарова, Ю.** Путь Шелковый — локомотив наш / Ю. Комарова // Транспортный вестник. — 2015. — 16 июля. — С. 2. — 9 июля 2015 года в Управлении Белорусской железной дороги прошла конференция на тему «Китай — Беларусь: оптимальная транспортная логистика». БЖД продемонстрировала представителям китайских компаний, зарегистрированных в нашей стране, свои транзитные и логистические возможности.

169. **Галко, Р.** Из Хэфэя в Гамбург / Р. Галко // Транспортный вестник. — 2015. 16 июля. — С. 2. — 27 июня государственное предприятие «БТЛЦ» совместно с ООО «Белинтертранс-Германия» и Шанхайским отделением Китайских железных дорог положили начало курсированию нового контейнерного поезда по маршруту Хэфэй - Гамбург.

170. **Дорошенко, Е.** Наши в Мюнхене. Transportlogistic-2015 / Е. Дорошенко // Транспортный вестник. — 2015. — 14 мая. — С. 2. —

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, БелНИИТ «Транстехника», Национальный аэропорт Минск, Белорусская железная дорога и ее дочернее предприятие «Белинтертранс», а также представители белорусских автоперевозчиков и транспортно-экспедиционных компаний приняли участие в XV Международной выставке по логистике, телематике и транспорту Transportlogistic-2015, которая прошла с 5 по 8 мая в Мюнхене (Германия).

171. **Больше дела – меньше бумаг** // Транспортный вестник. — 2015. — 4 февраля. — С. 3. — В текущем году Белорусская железная дорога планирует перейти на безбумажную технологию организации грузовых перевозок с применением электронной цифровой подписи (ЭЦП) в работе со своими клиентами. В результате комплексной работы, проведенной железнодорожниками, сегодня для этого созданы все условия.

172. **Из Китая в Европу и обратно** // Транспортный вестник. — 2015. — 29 января. — С. 2. — О тенденциях роста объемов перевозок грузов контейнерными поездами по Белорусской железной дороге в сообщении Китай — ЕС — Китай в 2014 году.

173. **Германчук, И.** За контейнерными — будущее / И. Германчук // Транспортный вестник. — 2015. — 22 января. — С. 10. — В статье представлена информация о развитии современного рынка железнодорожных контейнерных перевозок.

174. **Войтехович, И. А.** В мировую экономику – на поезде: беседа с И. А. Войтеховичем / беседовал И. Петровский // Транспортный вестник. — 2014. — № 3. — С. 6. — Приоритетная задача железнодорожников - обеспечение транзитной привлекательности страны.

175. **Логика большой логистики** // Транспортный вестник. — 2013. — 21 ноября. — С. 1-2. — О развитии транспортно-логистических услуг в Республике Беларусь.

176. **Мерембаева, А.** Связаны единой цепью / А. Мерембаева // Транспортный вестник. — 2013. — 14 ноября. — С. 4-5. — О мониторинге поставок и его IT-поддержке в современной глобальной логистической системе.

177. **Германчук, И.** Страны — разные, условия – равные / И. Германчук // Транспортный вестник. — 2013. — 17 октября. — С. 3. — В рамках очередного Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ, проходившем в г. Минске, рассматривались вопросы повышения уровня интеграции в формировании общего транспортного пространства стран Содружества, развития рынка транспортных услуг на основе взаимовыгодного сотрудничества.

178. **Сотрудничество укрепить, объемы увеличить** // Транспортный вестник. — 2013. — 10 окт. — С. 3. — В рамках IV Международной выставки "Транспорт и логистика" железные дороги Беларуси и Литвы заключили ряд соглашений о международном сотрудничестве в области перевозок железнодорожным транспортом, а также об осуществлении перевозок

порожних частных, арендованных вагонов между странами с использованием электронных перевозочных документов.

179. **Германчук, И.** Завтра откроется "Сухой порт" / И. Германчук // Транспортный вестник. — 2013. — 3 октября. — С. 1, 3. — Такое неофициальное название получил модернизированный транспортно-логистический центр "Колядичи" государственного предприятия "БТЛЦ".

180. **Стабильно! Надежно! Эффективно!** // Транспортный вестник. — 2013. — 1 августа. — С. 5. — О работе Белорусской железной дороги по развитию транспортно-логистических услуг, реализации ряда инвестиционных проектов, интеграции в общеевропейскую транспортную сеть.

181. **Поиск новых решений непрерывен** // Транспортный вестник. — 2013. — 1 августа. — С. 6. — О работе Минского отделения Белорусской железной дороги.

182. **Удовлетворить спрос — максимально!** // Транспортный вестник. — 2013. — 1 августа. — С. 7. — О работе Барановичского отделения Белорусской железной дороги.

183. **Общее дело — общий успех** // Транспортный вестник. — 2013. — 1 августа. — С. 9. — О работе Гомельского отделения Белорусской железной дороги.

184. **Востребованы каждый день** // Транспортный вестник. — 2013. — 1 августа. — С. 10. — О работе Могилевского отделения Белорусской железной дороги.

185. **На Доске почета области** // Транспортный вестник. — 2013. — 1 августа. — С. 11. — О работе Витебского отделения Белорусской железной дороги.

186. **Желание грузоотправителя – закон** // Транспортный вестник. — 2013. — 1 августа. — С. 12. — О работе предприятия "Брестгрузтранслогистик" (БГТЛ) Брестского отделения дороги. Станция Брест-Северный - одна из крупнейших на Белорусской железной дороге по перегрузке импортных грузов, которые следуют по II общеевропейскому транспортному коридору из Европы в Россию, Казахстан и другие страны СНГ. Мощность по перегрузке предприятием "Брестгрузтранслогистик" импортных грузов из вагонов колеи 1435 мм в вагоны колеи 1520 мм составляет 600 единиц в сутки.

187. **Создана объединенная** // Транспортный вестник. — 2013. — 27 июня. — С. 1. — 20 июня 2013 года в Санкт-Петербурге в рамках Петербургского международного экономического форума железные дороги России, Беларуси и Казахстана заключили соглашение о создании объединенной транспортно-логистической компании.

188. **От Европы до Азии** // Транспортный вестник. — 2013. — 13 июня. — С. 1-2. — 13-14 июня 2013 г. в Таллине состоялось заседание 41 сессии Совещания министров организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), участницей которой стала Белорусская железная дорога. В статье освещены вопросы расширения международного сотрудничества в области технического,

эксплуатационного и коммерческого развития железнодорожных коридоров ОСЖД.

189. **Козлов, В.** Производительнее, короче, быстрее / В. Козлов // Транспортный вестник. — 2013. — 23 мая. — С. 4. — О влиянии логистических центров на рост региональной экономики.

190. **Укреплять связи, привлечь инвесторов** // Транспортный вестник. — 2013. — 25 апреля. — С. 1. — Об участии в работе международной транспортной выставке "ТрансРоссия-2013" и международной конференции по транспорту и логистике представителей транспортной отрасли РБ.

191. **Плодотворные переговоры** // Транспортный вестник. — 2013. — 22 марта. — С. 2. — Освещаются вопросы развития взаимодействия транспортных ведомств Беларуси и Украины, обсужденные в рамках шестого заседания белорусско-украинской рабочей группы по вопросам транспорта 19 марта 2013 года.

192. **Государственное предприятие "БТЛЦ" — официальный экспедитор Белорусской железной дороги** // Компас экспедитора и перевозчика. — 2015. — № 6. — С. 11. — О деятельности государственного предприятия "БТЛЦ" - официального экспедитора Белорусской железной дороги в области организации перевозок контейнерными поездами и экспедирования транзитных грузов.

193. **Грузоотправитель ценит сервис, скорость, качество** // Компас экспедитора и перевозчика. — 2015. — № 5. — С. 7-9. — 5 октября 2015 года в рамках Белорусской транспортной недели в Минске был организован белорусско-литовский форум, где обсуждались актуальные вопросы международного сотрудничества в области транспорта и логистики, привлечения транзитных грузопотоков, внедрения современных технологий в управлении логистическими процессами.

194. **Транспортный комплекс "не штормит"** // Компас экспедитора и перевозчика. — 2015. — № 1. — С. 4-9. — Рассматриваются итоги работы транспортного комплекса Беларуси в области объемов грузовых перевозок различными видами транспорта.

195. **Транспорт объединяет народы** // Компас экспедитора и перевозчика. — 2014. — № 5. — С. 14-15. — Показаны результаты транспортной недели в Минске, на которой был заключен ряд важных соглашений между Белорусской железной дорогой, Литовскими железными дорогами и Белорусской нефтяной компанией.

196. **Морозов (Начальник Белорусской железной дороги), Владимир Михайлович** Контейнерные перевозки ускоренными поездами / В. М. Морозов // Компас экспедитора и перевозчика. — 2014. — № 5. — С. 16-17. — Начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов рассказывает о политике наращивания объемов перевозок грузов в рамках ОТЛК и в сообщении Европейский союз — Китай.

197. **Logistics Perfomance Index: (co) мнение** // Компас экспедитора и перевозчика. — 2014. — № 4. — С. 22-25. — Анализируется индекс развития логистики (LPI) в различных странах, в том числе в Беларуси.

198. **Иванов, Е.** За фасадом новой постройки: складская инфраструктура логистических центров / Е. Иванов, Д. Курочкин // Компас экспедитора и перевозчика. — 2014. — № 3. — С. 16-17. — О результатах проведения исследования складской инфраструктуры действующих и строящихся логистических центров в Республике Беларусь.

199. **Мартынчик, А.** Концепция управления цепями поставок / А. Мартынчик // Компас экспедитора и перевозчика. — 2013. — № 6. — С. 42-43. — Представлена информация о концепции управления цепями поставок (Supply Chain Management).

200. **Ориентир — на свободное перемещение товаров** // Компас экспедитора и перевозчика. — 2013. — № 5. — С. 12-15. — В статье представлена информация о современном состоянии развития логистической (в т.ч. транспортно-логистической) инфраструктуры в Республике Беларусь.

201. **Логистический подход в таможенном администрировании** // Компас экспедитора и перевозчика. — 2013. — № 5. — С. 26-28. — Представлена информация об электронном предварительном информировании, применяемом при ввозе товаров железнодорожным транспортом на передаточных станциях Полоцк, Брузги и Свислочь.

202. **Луцевич, А.** Комплексный подход и увязка в единое целое / А. Луцевич // Компас экспедитора и перевозчика. — 2013. — № 2. — С. 6-11. — В статье анализируется информация о нынешнем состоянии и перспективах развития логистических центров на территории Республики Беларусь и их роль в привлечении транзитных грузопотоков в связи с вхождением в ЕврАзЭС.

203. **Ивуть, А.** Импульс к сотрудничеству / А. Ивуть // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — № 89. — С. 1, 3. — В Гомеле состоялось заседание главных инженеров железнодорожных администраций государств-членов ЕАЭС. Представители железных дорог Беларуси, России и Казахстана обменялись опытом внедрения передовых технологий при формировании высокоскоростных транспортных коридоров, повышении безопасности перевозочного процесса.

204. **Вербитская, Н.** С "Неманом" по пути / Н. Вербицкая // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — № 81. — С. 1. — Белорусская железная дорога приступила к очередному этапу автоматизации перевозочного процесса — внедрению на железнодорожных узлах системы ГИД "Неман", которая позволяет в автоматическом режиме вести на рабочем месте поездного диспетчера исполненный график движения поездов с его отображением на мониторе компьютера.

205. **Вербитская, Н.** Теперь в новой версии / Н. Вербитская // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — № 44. — С. 1. — Белорусская железная дорога внедрила новую версию автоматизированной системы «Электронная перевозка».

206. **Миндалева, И.** Повышая конкурентоспособность магистрали / И. Миндалева // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — № 41. — С. 4. — О работе структурных подразделений Белорусской железной дороги: Белинтертранс, Барановичский грузовой центр транспортной логистики, Гомельжелдортранс, Могилевгрузсервис и Витебскгрузсервис.

207. **Вербитская, Н.** На электронные рельсы / Н. Вербитская // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — № 34. — С. 2. — Железные дороги Беларуси и Литвы внедрили электронный документооборот при перевозках порожнего приватного подвижного состава в двустороннем сообщении.

208. **Воробьева, Е.** Услуги — на уровне / Е. Воробьева // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — № 21. — С. 4. — О работе Барановичского грузового центра транспортной логистики, оказывающем комплекс транспортно-логистических услуг как для отечественных, так и зарубежных клиентов.

209. **Вербитская, Н.** По нарастающей / Н. Вербитская // Железнодорожник Белоруссии. — 2015. — № 7. — С. 1. — О контейнерных перевозках на Белорусской железной дороге в сообщении Китай – ЕС - Китай.

210. **Федоренко, Ю.** Пропуск для вагонов / Ю. Федоренко // Железнодорожник Белоруссии. — 2014. — № 23. — С. 5. — О работе Республиканского пункта таможенного оформления, который открылся в этом году на станции Брест-Северный.

211. **Згурский, И. В.** Плюс миллион транзитных тонн: беседа с руководителем профильной службы Управления дороги И. В. Згурским / беседу вела И. Миндалева // Железнодорожник Белоруссии. — 2014. — № 4. — С. 3. — О работе хозяйства грузовой и внешнеэкономической деятельности.

212. **Меркушевич, А.** Справились на «отлично» / А. Меркушевич // Железнодорожник Белоруссии. — 2013. — № 50. — С. 1. — О примере успешной обработки первого контейнерного поезда, следовавшего из Словакии в Казахстан, на пограничной станции Брузги. Профессиональная организация перегрузочного процесса, таможенного оформления и составления перевозочных документов позволили завершить обработку поезда в кратчайшие сроки.

213. **Волотовский, В.** Центры любят счет. Системный / В. Волотовский // Белорусы и рынок. — 2015. — 20 июля. — С. 9. — О ситуации в сфере строительства и функционирования логистической инфраструктуры Беларуси в конце 2014 — 1 квартале 2015 года.

214. **Ядченко, В.** Шелковый путь белорусской логистики / В. Ядченко // Белорусы и рынок. — 2015. — 25 мая. — С. 10. — О реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути с участием Беларуси и ее транзитных логистических возможностей.

215. **Ивуть, Р. Б.** Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий, А. С. Зиневич // Новости науки и технологий. — 2015. — № 1. — С. 19-33. — В статье дан анализ текущего уровня и перспектив

развития транзитного потенциала Республики Беларусь с точки зрения логистики. Исследовано состояние транспортно-логистической системы страны. Сформулирован комплекс мероприятий, направленных на повышение транзитной привлекательности транспортной инфраструктуры в Беларуси.

216. **Мартынюк, М.** Исключительный центр / М. Мартынюк // 2014. — № 31. — 25 июля в Барановичах был открыт Центр транспортного обслуживания.

217. **Обсуждать и решать сообща:** по материалам пресс-центра БЖД // 2014. — № 7. — С. 2. — Белорусская железная дорога вошла в состав Балтийского совета по приграничному сотрудничеству железных дорог.

218. **Полещук, И. И.** Логистический потенциал Беларуси: его оценка и использование / И. И. Полещук // Белорусский экономический журнал. — 2013. — № 3. — С. 87-97. — Статья посвящена вопросам эффективности логистики в Беларуси. Дан анализ результатов международного опроса по эффективности логистики в различных странах мира с помощью показателя LPI. Оценивается уровень использования логистического потенциала в республике. Показаны резервы и перспективы расширения логистических возможностей, в том числе железнодорожного транспорта, с целью повышения конкурентоспособности национальной экономики и улучшения позиции страны в международном рейтинге.

219. **Куделко, О. А.** Подходы к проектированию транспортно-логистических центров / О. А. Куделко // Строительная наука и техника. — 2013. — № 1. — С. 62-66. — Показано влияние внешних и внутренних факторов на необходимость выбора объемно-конструктивных решений зданий транспортно-логистических центров (ТЛЦ), рассмотрены состав и особенности проектных решений ТЛЦ, а также основные требования к их проектированию и строительству.

220. **Курочкин, Д.** Высокий стандарт логистических услуг: введена добровольная сертификация / Д. Курочкин // Главный экономист. — 2013. — № 12. — С. 18-25. — В статье содержится информация о введении с 1 ноября 2013 года добровольной сертификации логистических услуг, оказываемых логистическими центрами, транспортными, транспортно-экспедиционными и торговыми организациями.

**Акционерное общество
«Национальная компания «Қазақстан темір жолы»
(Республика Казахстан)**

1. Связи с Ираном // Магистраль - 2015. - №10 (173). - С. 51.

Между Актауским международным морским портом, СЭЗ «Морпорт Актау» и иранской торгово-промышленной зоной «Энзели» подписано трехстороннее соглашение о сотрудничестве.

Стороны будут сотрудничать в торговле, в сфере портового и транспортного обслуживания, а также работать над безопасностью торгового коридора Китай-Казахстан-Иран. В настоящее время грузы из Ирана в Китай проходят через Индийский океан, что требует много времени. Меморандум позволит использовать казахстанскую инфраструктуру, порт и железную дорогу Жезказган - Бейнеу. Это в разы сократит время в пути.

2. «КазАвтоЖол» стал членом международной дорожной федерации // Магистраль.- 2015. - №9 (172). - С. 55-56.

АО «Национальная компания «КазАвтоЖол» была принята в члены международной дорожной федерации.

Все принимаемые меры по созданию благоприятных условий для международных наземных перевозок, развитию транспортно-логистической системы Казахстана и ее интеграции в глобальные цепочки поставок в рамках стратегии «Казахстан - Новый Шелковый Путь» и Государственные программы «Нурлы жол», позволят значительно ускорить и улучшить работу с клиентами, а также организовать сквозные перевозки грузов Азии в Европу и обратно через трансказахстанские маршруты.

3. Импульс развитию морского порта // Магистраль.- 2015. - №1 (164). - С. 38-40.

Начиная со второго полугодия 2014 года на 53 тыс. тонн увеличен объем отгрузки зерна навалом за счет применения новой технологии погрузки мягких контейнеров (10-тонных биг-бэгов). В тоже время отмечается снижение объемов перевалки нефти на 7%. Объемы перевалки нефти через порт Актау снижаются вследствие изменения маршрутов перевозок – экспорта через трубопровод.

4. Развивая логистику и мультимодальные перевозки // Магистраль.- 2015. - №1 (164). - С. 53-55.

По итогам 2014 года оператором «KTZ Express» перевезено 2 077 тыс.тонн грузов. Помимо этого, компания активно участвует в контейнерных перевозках и развитии перспективных транзитных маршрутов через инфраструктуру Казахстана.

5. Во главе угла - реализация транзитного потенциала // Магистраль.- 2014. - №6 (160). - С. 2-4.

В ходе заседания Правительства министр транспорта и коммуникаций РК Женис Касымбек сообщил о реализации автодорожных проектов «Западная Европа - Западный Китай», «Центр-Юг», «Центр-Запад» и «Центр-Восток». В

рамках развития направления Центр-Юг планируется реконструировать автодорогу от Астаны до Алматы по параметрам I технической категории общей протяженностью 1 318 км. С момента начала реализации проекта «Западная Европа - Западный Китай» уже открыто движение на 1 727 из 2 452 км коридора.

6. Страны - члены СПЕКА встретились в Алматы // Магистраль. - 2014. - № 6 (160). - С.40.

В Алматы под председательством вице-министра транспорта и коммуникации РК прошло 19-е заседание Проектной Рабочей Группы по транспорту по транспорту и пересечению границ Специальной программы ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА).

В ходе обсуждения участниками отмечены проекты в сфере автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, в том числе проект строительства международного транзитного коридора «Западная Европа - Западный Китай», проект железнодорожной линии «Узен - Горган через Гызылгай-Берекет-Этрек» и проект строительства нового железнодорожного маршрута «Жезгазган-Бейнеу».

Между тем особый акцент был сделан на необходимости поддержки странами - членами СПЕКА решения об участии в Межправительственном соглашении по Сухим Портам, целью которого является создание сети международной интегрированной транспортно-логистической системы.

7. Дорожная карта, план действий и дальнейшие рекомендации по развитию маршрутов коридора ТРАСЕКА // Магистраль. - 2014. - № 6 (160). - С.44.

В рамках визита одного из ведущих экспертов проекта «логистические процессы и морские магистрали II» (ЛОГМОС) г-на Мишеля Герио прошли активные дискуссии в формате Круглого стола с ведущими представителями основных государственных транспортных структур и специалистами касательно модели Дорожной карты для реализации Мастер-плана на национальном и региональном уровнях.

В ходе встречи господина Мишеля Герио с экспертами Постоянного Секретариата подробно обсуждены возможности Дорожной карты, ее применения в странах ТРАСЕКА и в этой связи соответствующей роли Постоянного Секретариата, а также рекомендации для каждого уровня мастер-плана, включая институционально-правовую сферу, инфраструктуру и сети, рынок и операции.

8. Транзит и логистика станут целой индустрией // Магистраль. - 2014. - №5 (159). - С. 52-54.

Правительство поставило перед собой задачу превратить Казахстан в большой логистический хаб, соединяющий крупнейшего потребителя в лице Европы с ведущим производителем в лице Азии, и даже обозначило для этого конкретные сроки.

Объем перевозок пассажиров автотранспортом по итогам 2013 года возрос на 8,2 % по сравнению с годом ранее, грузов - на 9,7 %.

Железнодорожным транспортом перевезено на 5,5 % больше пассажиров, чем в 2012 году. Как известно, основной транзитный поток - более 90 % - проходит именно по железной дороге. Авиакомпании улучшили свой показатель по перевозке пассажиров на 6%.

2013 год стал первым годом работы участка Хоргос – Жетыген. В 2013 году с участием Главы государства был сдан в эксплуатацию участок железной дороги Узень - граница с Туркменистаном. Помимо этого, именно 2013 году пришлась активная фаза реконструкции автодорожного транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай, период обновления парка воздушных судов отечественных компаний самолетами нового поколения.

9. Сухой порт соединит жд и автомагистрали // Магистраль. - 2014. - №4 (158). - С. 30.

В рамках диверсификации транспортной и логистической инфраструктуры Министерством транспорта и коммуникаций запланирован комплекс конкретных мероприятий, включающий в себя такие основные направления, как: строительство в морском порту Актау 3-х сухогрузных терминалов, начало строительства СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», открытие движения по железнодорожной линии «Жезказган – Бейнеу».

10. Госпрограмма развития транспортной инфраструктуры // Магистраль. - 2014. - № 3 (157). - С.4-7.

Начало года для транспортной отрасли ознаменовано тем, что глава государства утвердил государственную программу развития транспортной инфраструктуры до 2020 года. Это первый комплексный план развития транспортной инфраструктуры Казахстана станет основной стратегией отрасли, призванной повысить конкурентоспособность транспортной системы страны, обеспечить инфраструктурную связь между регионами, интегрировать транспортную сеть республики в мировую транспортную систему.

11. Новый транзитный продукт // Магистраль. - 2013. - №11 (152). - С. 6.

Одним из ключевых факторов реализации стратегии «Нового Шелкового пути» является ускоренное развитие необходимых компетенций. Для этого, формируются альянсы с мировыми лидерами в сфере эксплуатации логистической инфраструктуры такими, как глобальный оператор портовой и терминальной инфраструктуры Dubai Port World (DP World), глобальный провайдер аэропортов, аэропортовых и авиационных услуг Swissport International, а также Zurich Airport.

12. Азербайджан расширяет «окно» в Китай// Транс – Экспресс Казакстан.-2015.-№6 (71).-Стр.7.

С начала этого года Азербайджан существенно нарастил экономическое сотрудничество с КНР – прежде всего в транспортной сфере и финансовом секторе. Запуск контейнерных перевозок в рамках Транскаспийского международного транспортного маршрута, узловой точкой которого является Баку, стал серьезной заявкой Азербайджана на роль нового международного коридора между Европой и Азией.

13. Гюлпаегани, М. Решение проблем поможет увеличить объем грузоперевозок// Транс – Экспресс Қазақстан.-2015.-№4 (69).-Стр.8.

Полотно железной дороги, открытой перед Новым 2015 годом, протянулось по территории Казахстана, а также соединило своей паутиной Туркменистан и Иран. Грузоперевозок стало больше, но значительное увеличение объемов планируется на 2016 год. Но некоторые технические проблемы стали препятствием для больших нагрузок на этом пути.

14. Скляр, Р. Работы по расширению морского порта Актау скоро будут завершены// Транс – Экспресс Қазақстан.-2015.-№4 (69).-Стр.5

Полный цикл работ по расширению морского порта Актау в северном направлении будет завершен 1 июля 2015 года.

По проекту расширения морского порта Актау ведется строительство трех грузовых терминалов совокупной мощностью 3млн тонн грузов в год, состоится запуск зернового терминала мощностью перевалки 1,5 млн тонн зерна в год, а также два терминала генеральных и контейнерных грузов, общей мощностью 1,5 млн тонн обработки в год.

15. Форум в Дубае (ОАЭ)// Транс – Экспресс Қазақстан.-2015.-№3 (68).- Стр.4.

В Дубае (ОАЭ) прошел международный инвестиционный форум «Шелковый путь»: создание новых возможностей логистики для торговли между Азией и Европой».

16. Тенденции развития рынка логистических услуг в РФ в 2014 году// Транс – Экспресс Қазақстан.-2015.-№1 (66).-Стр.9.

Изменения в экономической и политической ситуации, происходившие в РФ в течение 2014 г, сказались на состоянии рынка транспортно-логистических услуг. По данным Росстата по итогам 9 месяцев 2014 г., наблюдается снижение грузопотока, который сократился на автомобильном транспорте на 2,5% , а на железнодорожном - на 1,2%.

17. Западный вектор// Журнал «Транс-Экспресс» - 2014 - № 9 (64) – с.49-50.

Сегодня в Мангистау ведутся работы по расширению инфраструктурных возможностей. На базе порта создана свободная экономическая зона, которая предоставляет участникам беспроцентные налоговые преференции. Она полностью обеспечена всей необходимой инженерной инфраструктурой. В прошлом году на ее территории выделено 40 гектаров для возведения транспортно-логистического центра.

18. От эффективности работы КТЖ как транспортно-логистического оператора зависит рост экономики Казахстана// Журнал «Транс-Экспресс» - 2014 - № 2 (57) – с.11-16.

В АО «НК «Қазақстан темір жолы» состоялось совещание по итогам работы в 2013 году и приоритетным задачам на 2014 год с участием Премьер - министра РК.

Премьер, отметив успехи КТЖ, поручил ускорить формирование национальной сети транспортно-логистических центров, завершить

строительство терминальной инфраструктуры, а также акцентировал внимание на необходимости формирования крупной логистической транснациональной компании, способной обеспечить оказание услуг всеми видами транспорта.

19. Интеграционные риски// Журнал «Транс-Экспресс» - 2014 - № 2 (57) – с.17-20.

Членство в ВТО предполагает выполнение определенных обязательств, в том числе в рамках Соглашения по связанным с торговлей инвестиционным мерам (ТРИМС), а также Соглашение по субсидиям и компенсационным мерам.

Введение обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых железнодорожным транспортом, представляет собой очень сложную процедуру получения требуемой информации и влечет за собой риски ее непредставления в установленные сроки и несоответствия требуемым формам.

20. В русле глобальной интеграции// Журнал «Транс-Экспресс Казахстан». - 2013. - № 2 (47). - с. 8-11.

Вступление Казахстана в ВТО может существенно повлиять на интеграционные процессы, нивелировав различные барьеры, которые существуют пока на пути международного капитала, товаров, услуг и рабочей силы.

21. Бектиярова, И. Соединяя восток и запад / И. Бектиярова // Транс-LOGISTICS Казахстан. - 2015. - №4 (11). - С.12-15.

На границе Казахстана и Китая создается мощный транзитный центр с привлечением самых современных технологий и мирового опыта. СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» находится на пересечении важных маршрутов из Китая и Юго-Восточной Азии в страны СНГ, а также в Европу, Персидский залив и другие регионы. Этот проект является одним из объектов программы новой экономической политики «Нұрлы жол», который реализует АО «НК «Қазақстан темір жолы».

Для достижения основной цели улучшения транзитного потенциала, обеспечения инфраструктуры и интеграции в международную инфраструктуру реализуется проект в морском порту Китая Ляньюньган как важная точка консолидации товаров для создания потока контейнеров и товаров с востока Юго-Восточной Азии и Китая в Казахстан, Среднюю Азию и Европу. Создается сеть для связи с Ближним Востоком, Ираном, Индией. Планируется открыть терминалы в Иране, в Европе – в порту Клайпеда (Литва) и Индии.

По экспертным оценкам, товарооборот между Китаем и Европой увеличится с \$800 млрд до \$1,2 трлн к 2020 году. Это создает большие перспективы для создания новых сухопутных маршрутов транспортировки грузов. Ставится задача переориентировать не менее 10% от тех грузоперевозок, которые осуществляются между Китаем, Восточной Азией и Европой. К 2020 году он достигнет 170 млн тонн.

22. «Нурлы жол» как часть экономического пояса «Новый Шелковый путь» // Транс-LOGISTICS Казахстан. - 2015. - №3 (10). - С.6-7.

На страницах журнала размещена инфографика: «Развитие транспортной инфраструктуры в рамках государственной программы «Нурлы жол» на 2015-2019 годы».

23. Транзит как лекарство от кризиса // Транс-LOGISTICS Казахстан. - 2015. - №3 (10). - С.38-40.

Интервью первого вице-президента - Акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания» Ерхата Искалиева.

24. Игенбердинев, Б., Бурамбаев, М. / Комментарий / Б. Игенбердинов, М. Бурамбаев // Транс-LOGISTICS Казахстан. - 2015. - №2 (9). - С. 15-17.

Китайской стороной предложен проект строительства новой железнодорожной магистрали из Китая до Актау вдоль границы с Кыргызстаном и Узбекистаном. Проектом предусматривается строительство узкой колеи для перевозки контейнеров в два яруса.

Плюсом данного проекта для Казахстана является возможная дальнейшая загрузка и, соответственно, плата за проезд. Также снизится степень обязательств для Казахстана по возврату денежных средств и обяжет китайскую сторону стремиться к увеличению грузооборота в целом по указанному участку.

25. Бенчмаркинг ключевых показателей деятельности // Транс-LOGISTICS Казахстан. - 2015. - №1 (8). - С. 14-15.

Приведён бенчмаркинг ключевых показателей деятельности ж.д. транспорта, эксплуатационных показателей приведенного грузооборота и доходам. Данные приведены за 2013, 2012, 2011 гг.

26. Грузы через Ляньюньган // Транс-LOGISTICS Казахстан. - 2015. - №1 (8). - С. 26-28.

31 марта 2015 года состоялся круглый стол «Развитие Нового Шелкового пути: привлечение грузопотоков на совместный китайско-казахстанский терминал в порту Ляньюньган» с участием представителей АО «НК «КТЖ», АО «KTZ Express», делегации из китайского Ляньюньгана. В совещании также приняли участие отечественные грузоотправители и представители транспортных компаний. Присутствующие на круглом столе грузоотправители и представители транспортно-экспедиторского бизнеса ознакомились с возможностями совместного терминала, предоставляемыми услугами на хранение и переработку контейнеров, а также тарифами на перевозку грузов в контейнерах по маршруту Достык – Ляньюньган. Совместный казахстанско-китайский терминал в китайском порту Ляньюньган в 2014 году переработал свыше 75 тысяч ДФЭ. В 2015 году планируется достичь объема обработки контейнеров до 250 тысяч ДФЭ.

В статье приведена таблица организации перевозок в контейнерах по маршруту Достык – Ляньюньган.

27. Конкурентоспособность транспортной отрасли в условиях возрождения Нового Шелкового пути // Транс-LOGISTICS Казахстан. - 2015. - №1 (8). - С. 29-31.

Возрождение Нового Шелкового пути и становление Казахстана транзитным хабом – амбициозная задача, которую в последние годы системно и последовательно решает транспортная отрасль экономики. О том, что делается в этом направлении и какие задачи еще предстоит выполнить, рассказывает генеральный директор Союза транспортников Казахстана KAZLOGISTICS Альмагамбетов Канат Есмуханович.

28. Создавая новую архитектуру транспортных коридоров // Транс-LOGISTICS Казахстан. - 2015. - №1 (8). - С. 36-38.

Казахстан формирует логистический хаб на Евразийском континенте, который соединит торговые пути между Азией и Европой.

По экспертным оценкам, в регионе прогнозируется рост объемов торговли с 800 млрд. долларов США в 2014 году до 1,2 трлн. долларов США к 2020 году, а объемов грузовых перевозок в сообщении между Китаем и Европой – до 170 млн. тонн.

29. Юрьева, М. Оптимальная конфигурация / М. Юрьева // Транс-LOGISTICS Казахстан. - 2014. - №4 (7). - С. 6-9.

Казахстан является лидером на постсоветском пространстве по протяженности железных дорог, построенных за последние годы. При этом расположение новых линий является оптимальным как с точки зрения повышения транзитных возможностей государства, так и развития экономического потенциала регионов. Насколько привлекательны эти маршруты для грузоотправителей? Стоит ли ждать новых проектов в сфере расширения отечественной железнодорожной сети? На эти вопросы ответил вице-президент АО «НК «КТЖ» Бауыржан Урынбасаров.

30. Молдахметов, Д. «Север-Юг» / Д. Молдахметов // Транс-LOGISTICS Казахстан. - 2014. - №4 (7). - С. 10-11.

Восток всегда манил людей из северных стран. В этом плане, развивая свою многовекторную политику, Казахстан делает большую ставку на соседние государства. Один из главных шагов республики в этом направлении – открытие совместно с Туркменистаном и Ираном железнодорожной линии Узень – Берекет – Горган. К 2020 году грузопоток по новой линии Иран-Туркменистан-Казахстан ожидается на уровне 10 млн. т как экспорта-импорта, так и транзита.

В статье говорится о перспективах нового маршрута в страны среднего и Ближнего Востока.

31. Юрьева, М. В русле мировых тенденций / М. Юрьева // Транс-LOGISTICS Казахстан. - 2014. - №4 (7). - С. 18-19.

Трансформация АО «НК «КТЖ» в мультимодального логистического оператора, способного конкурировать с лидерами глобального транспортного бизнеса, имеет ключевое значение для реализации транспортного потенциала Казахстана. О том, как выполняется эта масштабная задача на фоне спада в мировой экономике, формирования Евразийского экономического союза,

беседа с вице-президентом по логистике АО «НК «ҚТЖ» Канатом Алпысбаевым.

32. АО «KTZ EXPRESS» – мультимодальный провайдер развития транзита // Транс-LOGISTICS Казахстан. – 2014. – № 4 (7). – С. 22-24.

Дочернее предприятие АО «НК «ҚТЖ» – АО «KTZ Express» является отечественным мультимодальным оператором на рынке Казахстана с крупнейшим пакетом транспортных активов. О стратегии развития компании в условиях усиливающейся конкурентной борьбы за глобальный транзит рассказывает президент АО «KTZ Express» Санжар Елюбаев.

33. Юрьева, М. Пространство для маневров / М. Юрьева // Транс-LOGISTICS Казахстан. – 2014. – № 2 (5). – С. 4-11.

Транспортное пространство Евразии в последние годы существенно видоизменяется: появляются новые альянсы, новые маршруты начинают составлять серьезную конкуренцию традиционным. Борьба за груз заставляет постоянно совершенствовать формы взаимодействия основных участников рынка.

В статье показаны основные макроэкономические показатели стран ТС (январь-декабрь 2013 в % к январю-декабрю 2012).

34. Юрьева, М. По высшему классу / М. Юрьева // Транс-LOGISTICS Казахстан. – 2014. – №1 (4). – С.4-6.

Интенсивная работа по привлечению транзита, расширению импортно-экспортных связей постепенно приводит к активизации в регионе иностранных компаний. Собственно они и становятся основными потребителями услуг, предоставляемыми терминальными комплексами экстра-класса. Скорость и качество логистических операций для них выходит на первый план.

35. Чепенко, А. От эффективности работы ҚТЖ, как транспортно-логистического оператора, зависит рост экономики Казахстана /А. Чепенко // Транс-LOGISTICS Казахстан. – 2014. – № 1 (4). – С.16-20.

В АО «НК «Қазақстан темір жолы» состоялось совещание по итогам работы в 2013 году и приоритетным задачам на 2014 год с участием премьер-министра Республики Казахстан.

Премьер-министр дал положительную оценку деятельности национальной компании в прошедшем году и отметил, что в силу системообразующей роли транспортной инфраструктуры в экономике страны эффективная деятельность и устойчивое развитие национального транспортно-логистического оператора «Қазақстан темір жолы» имеет ключевое значение для Казахстана.

36. Махамбетов, А. Гигантский объем перевозок из Азии в Европу /А. Махамбетов // Транс-LOGISTICS Казахстан. – 2013. – № 2 (2). – С.4-9.

В июле 2013 года на базе национальной компании «Қазақстан темір жолы» создана компания АО «KTZ Express», официально озвученной целью ее формирования является развитие транспортно-транзитного потенциала республики и мульти модальных перевозок за счет предоставления комплексных услуг всеми видами транспорта.

Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК) призвана объединить часть активов железных дорог Казахстана, России и Беларуси в рамках создания транзитной контейнерной компетенции.

Основой для ОТЛК выбрана компания «РЖД Логистика» – дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги».

KTZ Express планирует привлекать инвестиции в стратегические транспортные и инфраструктурные активы за рубежом на приоритетных направлениях следования экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, которыми являются регионы Балтии, Черноморско-Азовского бассейна, Персидского залива, Китайской Народной Республики.

37. Искалиев, Е. Экономический коридор / Е. Искалиев // Транс-LOGISTICS Казахстан. – 2013. – № 2 (2). – С.40-44.

На 25-м заседании Совета иностранных инвесторов, прошедшем 22 мая 2012 года, Президент Республики Казахстан Назарбаев Н.А. объявил о начале масштабного проекта «Новый шелковый путь»: «Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым и транзитным хабом Центрально-Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией.

Общая концепция возрождения статуса Шелкового пути в Казахстане базируется на установлении глобального доверия к проекту «Новый Шелковый путь». Цели можно добиться, лишь объединив усилия всех участников, работая как единое целое. Концентрация сил послужит основной для наращивания транзитных грузопотоков и признания мировым сообществом Казахстана как основного логистического хаба Центральной Азии.

38. Экономические предпосылки формирования транспортно-логистических систем в Республике Казахстан // Промышленный транспорт Казахстана.- 2015. - №4. - С. 44.

Транспортно-логистическая система представляет собой организационно оформленную совокупность взаимосвязанных системообразующих элементов и обеспечивающих подсистем, интегрированных материальным потоком и общими целями ведения бизнеса в целостную систему, функционирование которой направлено на рационализацию размещения во времени и в пространстве товароматериальных и сопутствующих потоков с целью удовлетворения запросов потребителей в качестве товаров и услуг.

39. Зарубежный опыт организации маркетинга на железных дорогах // Промышленный транспорт Казахстана.- 2015. - №3. - С. 117.

В статье затронуты основные аспекты и проблемы создания транспортного маркетинга, применяемые за рубежом. Развитие рыночных отношений и широкое применение элементов маркетинга, безусловно, выявят новые проблемы, которые предстоит решать с учетом особенностей железнодорожного транспорта.

40. KTZ Express – национальный транспортно-логистический провайдер // Қазақстан теміржолшысы.- 2015. - №120-121 (2020-2021). - С. 10.

KTZ Express призвано координировать использование железнодорожного, автомобильного, морского и воздушного транспорта, инфраструктуры морских портов и аэропортов, сети терминалов и складов, а также перегрузочных операций в ключевых перевалочных пунктах, чтобы повысить эффективность передвижения грузов в регионе.

В свете поставленных Главой государства Нурсултаном Назарбаевым задач в программном документе «План нации-100 конкретных шагов по реализации пяти институциональных реформ», Казахстан должен активно интегрироваться в международные транспортно-коммуникационные потоки. «Запуск проекта по созданию мультимодального транспортного коридора «Евразийский трансконтинентальный коридор» позволит осуществить беспрепятственный транзит грузов из Азии в Европу.

41. Объекты инфраструктуры СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» // Қазақстан теміржолшысы.- 2015. - №116 (2026). - С. 6.

Объекты инфраструктуры первой очереди строительства СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» готовы к эксплуатации.

42. В соответствии с мировыми стандартами // Қазақстан теміржолшысы.- 2015. - №116 (2026). - С. 5.

Главной темой встречи представителей АО «KTZ Express» с профильным пулом казахстанских СМИ, стали вопросы дальнейшего развития Специальной экономической зоны «Хоргос-Восточные ворота», которая является одним из объектов программы «Нұрлы жол», реализуемой АО «НК «ҚТЖ», и направлена на обеспечение инфраструктурной основы роста экономики.

43. Перспективное направление // Қазақстан теміржолшысы.- 2015. - №112 (2022). - С. 7.

Делегация АО «Қазтеміртранс» во главе с руководителем компании Кайратом Саурбаевым с рабочим визитом посетила Исламскую Республику Иран. В ходе двухсторонних встреч с коллегами рассматривались вопросы развития грузоперевозок в иранском направлении и обратно.

44. Возможности СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» презентованы казахстанским предпринимателям // Қазақстан теміржолшысы.- 2015. - №97 (2007). - С. 5.

Возможности транспортно-логистического хаба СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» презентованы казахстанским предпринимателям в ходе выездного совместного заседания подкомитета по транспортной логистике Комитета логистики и перевозок президиума НПП РК «Атамекен» и Координационного совета Союза транспортников Казахстана «Kazlogistics», которое прошло на территории СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота».

45. Договорились о сотрудничестве // Қазақстан теміржолшысы.- 2015. - №94 (2004). - С. 5.

Меморандум о сотрудничестве в сфере оказания логистических услуг подписали в Алматы в рамках Международной выставки «Транспорт и логистика» руководители Объединенной транспортно-логистической компании

(ОТЛК), Ассоциации национальных экспедиторов Казахстана и Союза транспортников Kazlogistics.

46. Литва предлагает Казахстану присоединиться к проекту «Викинг» // Қазақстан теміржолшысы.- 2015. - №94 (2004). - С. 5.

Казахстанские и литовские железные дороги активизировали сотрудничество. В истории отношений между литовскими и казахстанскими железными дорогами подобного никогда не было. Данный проект позволяет соединить Черное и Балтийское моря контейнерным поездом «Викинг».

47. Транскаспийский маршрут: перспективы ускорения // Қазақстан теміржолшысы.- 2015. - №93 (2003). - С. 5.

В Алматы, в рамках международной транспортной выставки «Transit Kazakhstan-2015», состоялось совещание рабочей группы по развитию Транскаспийского международного маршрута (ТМТМ).

Участники встречи обсуждали вопросы оптимизации времени доставки грузов, взаимодействие транспортных компаний для быстреего пропуска контейнерных поездов, применение конкурентоспособной комплексной ставки на перевозку грузов по транскаспийскому коридору, а также привлечение дополнительных грузопотоков в направлении Казахстана.

48. Открыт новый транскаспийский маршрут// Қазақстан теміржолшысы.- 2015. - №81 (1991). - С. 5.

Успешный запуск нового транскаспийского маршрута состоялся вчера на территории нового морского порта Алят, в 65-километрах от столицы Азербайджана города Баку. Событие международной значимости. Транскаспийский маршрут имеет огромный потенциал для становления Казахстана и Азербайджана транзитным мостом между Азией и Европой.

49. Порт Курык: есть «окно» к морю! // Қазақстан теміржолшысы.- 2015. - №77 (1987). - С. 5.

Строители паромного комплекса пробили «окно» к бухте Курык под подъездные пути к причалу. Паромный комплекс проектной мощностью в 4млн тонн грузов в год ориентирован на перевалку товаров народного потребления, зерна, нефтепродуктов, СУВГ (сжиженные углеводородные газы), удобрений, химикатов и других грузов.

50. Сухой порт – катализатор сотрудничества с DHL - 2015. - №76 (1986). - С. 5.

Спорт СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» станет ключевой точкой сотрудничества с ведущим международным провайдером воздушных, наземных и морских перевозок, мировым брендом в области транспортной логистики – компанией DHL.

51. Сухой порт «Хоргос» впечатляет! // Қазақстан теміржолшысы.- 2015. - №75 (1985). - С. 5.

Транспортно-логистический хаб на Хоргосе уверенно вписывается в мировые логистические схемы. Об этом говорит повышенный интерес к нему иностранных экспертов и журналистов ведущих мировых изданий, которые

зачастили в Казахстан, чтобы своими глазами увидеть эту новую важную точку на карте Евразии. В интервью нашему корреспонденту Хитоки Накагава поделился впечатлением, которое произвела на него работа комплекса.

52. Из Китая в Европу – за неделю // Қазақстан теміржолшысы.- 2015. - №75 (1985). - С. 5.

До семи дней сократились сроки доставки продукции Hewlett Packard из Китая в Европу благодаря использованию логистического решения Rail-Air.

53. В нужное время в нужном месте // «Қазақстан теміржолшысы». - 2014. - №120 (1882)

Своевременная доставка грузов по оптимальному маршруту, оказание услуг грузоотправителям в формате «единого окна» с учетом всех видов транспорта - это основные функции логистического блока, созданного в Восточно-Казахстанском отделении дороги летом этого года на базе существовавшего отдела обеспечения погрузки и выгрузки вагонов.

54. Рабочие будни «Бекет-Аты» // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №79 (1841). - С. 5

61,5 тысячи тонн казахстанского зерна перевезли два сухогрузных судна – «Бекет-Ата» и «Туркестан» с того момента, как они начали ходить под флагом Казахстана по Каспийскому морю.

55. Партнерство концерна «Toyota» и КТЖукрепляется // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №74 (1836). - С. 7

Мировой автомобильный концерн «Toyota» развивает сотрудничество с Казахстаном железных дорог. На днях в Астане руководители АО «КТЖ Экспресс» и Toyota Tsusho Corporation подписали Меморандум о взаимопонимании.

В настоящее время автомобили «Toyota» транспортируются довольно долгим маршрутом, морем до Финляндии, а дальше до Москвы, где идет распределение по регионам. Прорабатывается вопрос о транспортировке автомобилей коротким путем через Китай на Казахстан и транзитом через Казахстан в другие страны, для того чтобы сократить транзитное время до менее месяца.

56. КТЖ Экспресс – национальный транспортно-логистический провайдер // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №66 (1828). - С. 6.

IX Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» прошел в Сочи. Основная тема дискуссии - необходимость ликвидации возникающих барьеров в системе международных транспортных коридоров при перевозке товаров по маршруту Европа-Азия.

57. Чтобы порту поймать волну // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №60 (1822). - С. 6.

О перспективах реализации потенциала порта Актау и его развитии как важного логистического узла транспортно-логистической системы Казахстана.

58. Конкуренция на Хоргосе будет расти // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №54 (1816). - С. 6.

Конкуренция между транзитно-транспортными игроками на Хоргосе в ближайшее время будет расти очень быстрыми темпами, уверен исполнительный директор АО «KTZ Express» Дэррилл Хэддэвей.

59. Новый шелковый путь – мечта японцев // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №54 (1816). - С. 7

Компания Toyota Tsusho планирует осуществлять поставки автомобилей в Центральную Азию через казахстанско-китайский погранпереход «Хоргос» на Шелковом пути.

60. Партнерство с Казахстаном будет расширяться // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №46 (1808). - С. 4

Литовские железные дороги намерены предложить Казахстану инвестировать в свои логистические центры.

61. Задача - вернуть транзит // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №46 (1808). - С. 5

Вернуть объемы транзитных перевозок является самым актуальным для украинских железных дорог.

62. Главное увидеть преимущество // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №40 (1802). - С. 5

Начиная с мая международный грузовой контейнерный поезд «Чанань» будет курсировать из Китая в Казахстан регулярно два раза в месяц.

63. Принята «дорожная карта» по СЭЗ // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №36 (1798). - С. 5

Специальная экономическая зона расположится на территории около шести тысяч гектаров в Панфиловском районе Алматинской области.

Сухой порт – железнодорожное сооружение, один из важных компонентов СЭЗ, которое будет обеспечивать разгрузку и перегрузку, обработку железнодорожных контейнеров, передачу их в логистическую зону с частными терминалами. Здесь появится несколько терминалов – контейнерный, зерновой, тарно-штучных грузов по узкой и широкой колее.

64. Важнейшая станция континента // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №22-23 (1784-1785). - С. 5

Железнодорожная станция Алтынколь, расположенная на казахстанско-китайской границе, получит новое ускорение. Это веление времени, поскольку основной грузопоток из Китая в Европу, страны Персидского залива, Центральной Азии, Кавказа в ближайшее время будет переориентирован именно в этот регион.

65. Казахстан-Китай: сотрудничество нового века // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №22-23 (1784-1785). - С. 6

Проект позволит в технологической увязке с железной дорогой Жетыген-Коргас, автодорожным коридором Западная Европа-Западный Китай создать мощный индустриально-логистический хаб, который обеспечит в кратчайшие сроки доступ в Европу и Азию, что имеет большое значение для увеличения транзитного потенциала Казахстана.

66. Привлечение грузопотоков-вопрос времени // Қазақстан теміржолшысы.- 2014. - №18 (1780). - С. 5

Президент АО «НК «Қазақстан темір жолы» по итогам своего визита в КНР и переговоров с китайскими партнерами поставил задачу ускорить реализацию инфраструктурных проектов.

67. Сокращая время и расстояния // «Қазақстан теміржолшысы». - 2013. - №143-145 (1759-1761)

Первую годовщину со дня открытия Международного государственного стыкового пункта «Алтынколь - Хоргос», которая отмечается 22 декабря 2013 года, АО «Казтранссервис» встречает высокими результатами: за год компанией перегружено около 75 тысяч контейнеров, что составляет более одного миллиона тонн грузов.

57. Клиент ценит полный сервис // Қазақстан теміржолшысы.- 2013. - №127 (1743). - С. 4

Вице-президент по логистике АО «НК «ҚТЖ» рассказал о задачах, стоящих перед компанией и основных тенденциях транспортно-логистического рынка.

58. Вклад в экономику – через консолидацию усилий // Қазақстан теміржолшысы.- 2013. - №126 (1742). - С. 5

Порядка 60 млрд. долларов будет инвестировано до 2020 года в модернизацию транспортной отрасли Казахстана – проинформировал председатель Союза транспортников РК Аскар Мамин.

Президент ҚТЖ отметил, что в вопросе развития транзитного потенциала большая роль принадлежит железнодорожному транспорту. Для того чтобы обеспечить максимальное привлечение транзитных грузов, в этом направлении должны работать и другие виды транспорта.

59. Шелковый путь XXI века // Қазақстан теміржолшысы.- 2013. - №107-108 (1723-1724). - С. 6

В рамках международной выставки «TransitKazakhstan-2013» в Алматы был отмечен юбилей контейнерного поезда «Балтик-транзит», который ходит из Казахстана в Латвию уже 10 лет.

Успешная эксплуатация поезда «Балтика-Транзит» привлекла к этому маршруту дополнительное внимание, и он был выбран для перевозки невоенных грузов НАТО в Афганистан. В будущем не исключен и вариант использования этого коридора в обратном направлении – для вывоза грузов НАТО из Афганистана.

60. Вместо конкуренции - интеграция // Қазақстан теміржолшысы.- 2013. - №99 (1715). - С. 6

Мультиmodalная компания АО «KTZ Express» создана на базе Қазақстан темір жолы в целях наилучшего транспортного обслуживания и доставки грузов от «двери до двери».

61. Ориентир на мультипликативный эффект // Қазақстан теміржолшысы.- 2013. - №90 (1706). - С. 6

Қазақстан темір жолы, став акционером Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), создаваемой между тремя железнодорожными администрациями – Беларуси, Казахстана и России, - рассчитывает добиться для экономики страны мультипликативного эффекта. Он возможен в том случае, если транзитные потоки, идущие из Китая в Европу и в обратном направлении, будут переориентированы с морских коридоров на наземные.

62. Елюбаева, А. Казахстан - драйвер глобального транзита / А. Елюбаева // Қазақстан теміржолшысы. Железнодорожник Казахстана. - 2013. - №127 (1743). - С. 6-7.

В рамках II Международного транспортно-логистического бизнес-форума прошла сессия по мультимодальным решениям в транспортной логистике. Решение о создании на базе Қазақстан темір жолы мультимодальной транспортно-логистической компании-это вызов, аналогов которому нет в мире.

Для эффективной работы мультимодального логистического оператора необходима интеграция абсолютно всех участников перевозочного процесса, при этом инициатором их объединения должен выступать именно логистический оператор.

Диалоговая площадка позволила всем участникам логистического рынка определиться с тенденциями и направлениями развития, а также наладить контакты для того, чтобы реализовать идеи на практике.

63. Сагинбаева, Ш.М. Транспортно-таможенная логистика – как неотъемлемая и важная сфера повышения качества и эффективности внешнеэкономической деятельности / Ш.М. Сагинбаева // Вестник КазАТК. – 2014. – №3. – С. 61-67.

Проведенный анализ показал двойственную роль ТЛК в создании логистических систем. С одной стороны, транспортно-экспедиционное или таможенно-складское предприятие является элементом макрологистики, обеспечивающим связь между звеньями логистической цепи, а с другой стороны – ТЛК можно рассматривать как элемент макрологистики, интегрируемый в нее при создании автоматизированной системы управления на европейском, федеральном и региональном уровнях.

64. Сабикова, А.А., Олжабаева, С.Е. Рациональное размещение транспортно-логистических центров на территории Республики Казахстан / А.А. Сабикова, С.Е. Олжабаева // Вестник КазАТК. – 2014. – №2. – С. 65-69.

Создание крупных ТЛЦ окажет стимулирующее воздействие на производство, позволит интегрировать товары во внутренний рынок, а также обеспечит дополнительными рабочими местами. В результате в Казахстане ускоренное развитие получают современные высокопроизводительные, конкурентоспособные производства, будут привлечены дополнительные инвестиции и внедрены новые технологии.

65. Якунин, В.И. Транспортная логистика и глобальный транзит-основной драйвер евро-азиатской транспортной системы / В.И. Якунин // Вестник КазАТК. – 2013. – № 6. – С. 13-16.

Мощный импульс развитию МТК «Север-Юг» придаст реализация проекта по строительству новой железнодорожной линии Решт-Астара (Иранская)-Астара (Азербайджанская).

Проект направлен на соединение сети железных дорог Ирана с сетью железных дорог Азербайджана, что позволит создать новое конкурентоспособное прямое железнодорожное сообщение России и стран Европы со странами Персидского залива и Южной Азии.

По экспертной оценке, организация прямого железнодорожного сообщения по Западной ветви коридора «Север-Юг» позволит сократить сроки доставки грузов иранского направления на 5-7 дней по сравнению с Транскаспийским маршрутом за счет ликвидации перевалки в портах, вследствие чего данный маршрут будет более выгодным для грузоотправителя.

66. Искалиев, Е.С. Экономический коридор «Новый шелковый путь» / Е.С. Искалиев // Вестник КазАТК. – 2013. – № 6. – С. 19-24.

Возрождение Нового Шелкового пути и превращение Казахстана в транзитный хаб-амбициозная задача, которую в последние годы системно и последовательно решает транспортная отрасль экономики. Общая концепция возрождения статуса «Великого Шелкового пути» в Казахстане базируется на установлении глобального доверия к проекту «Новый Шелковый путь». Данной цели можно добиться, объединив усилия всех участников, работая как единое целое. Концентрация сил послужит основой для наращивания транзитных грузопотоков и признания мировым сообществом Казахстана как основного логистического хаба Центральной Азии.

67. Балкияулы, Н. Развитие транспортного комплекса Республики Казахстан на основе инновационной стратегии / Н. Балкияулы // Вестник КазАТК. – 2013. – № 5. – С. 105-110.

В статье рассмотрено развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан. Проанализирована динамика инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования по видам транспорта. Изложены проблемы современного транспорта. Обосновано, что принимаемые меры по развитию транспортной инфраструктуры, все еще не в полной мере обеспечивают конкурентоспособность транспорта и реализацию транспортного потенциала страны. Для их решения предложена разработанная автором инновационная стратегия развития транспортного комплекса Республики с учетом имеющихся важнейших проблем.

68. Бекжанова, С.Е., Сулейменов, А.К. Перспективы развития транспортных коридоров Республики Казахстан / С.Е. Бекжанова, А.К. Сулейменов // Вестник КазАТК. – 2013. – № 2. – С. 94-98.

Рассматривается развитие транзитного потенциала Казахстана, который является важнейшим приоритетом экономической политики нашей страны. В частности, в Стратегии развития Казахстана «Казахстан 2030» подчеркивается:

«Задача Казахстана заключается в обеспечении конкурентоспособности отечественного транспортно-коммуникационного комплекса на мировом рынке и увеличении торговых потоков через нашу территорию». Весьма актуальной задачей является реализация предложенного Президентом РК Н.А. Назарбаевым на заседании Совета иностранных инвесторов в Астане 22 мая 2012 года проекта по возрождению Великого Шелкового пути. Как было отмечено Президентом РК Н.А. Назарбаевым, данный мега-проект позволит к 2020 году увеличить объем транзитного грузопотока через Казахстан.

Из зарубежных источников (Журналы «Локомотив-информ» и «Вагонный парк» (Украина) информация по теме библиографии отсутствует.

Акционерное общество «Литовские железные дороги» (Литовская Республика)

1. Užsienis, Vidmantas. "Vikingas" į Aziją skverbiasi per Turkiją. – iliustr. – tekstai: lietuvių, anglų, rusų kalbomis // Baltic Railways Magazine, 2015, Nr. 17, p. 5–10.

[Ужусиенис, Видмантас. «Викинг» продвигается в Азию через Турцию. – иллюстр. – тексты: на литовском, английском, русском языках // Балтик Раилваис Магазине, 2015, № 17, стр. 5–10.]

2. Kazachstane atidaryta "Lietuvos geležinkelių" atstovybė. – iliustr. // Geležinkelininkas, 2015, Nr. 36, p. 1.

[В Казахстане открыто Представительство железных дорог Литвы. – иллюстр. // Гяляжинкялининкас, 2015, № 36, стр. 1.]

3. Gudas, Vidmantas. Švedija ir Suomija mato perspektyvą "Vikingo" projekte. – iliustr. // Geležinkelininkas, 2015, Nr. 33, p. 3.

[Гудас, Видмантас. Швеция и Финляндия видит перспективу в проекте «Викинг». – иллюстр. // Гяляжинкялининкас, 2015, № 33, стр. 3.]

4. Gudas, Vidmantas. Atidaryti Vilniaus ir Kauno intermodaliniai terminalai. – iliustr. // Geležinkelininkas, 2015, Nr. 21, p. 1, 4–5.

[Гудас, Видмантас. Открыты интермодальные терминалы в Вильнюсе и Каунасе. – иллюстр. // Гяляжинкялининкас, 2015, № 21, стр. 4–5.]

5. Gudas, Vidmantas. "Vikingas" auginasi raumenis - prisijungė "Gruzijos geležinkeliai". – iliustr. // Geležinkelininkas, 2015, Nr. 15, p. 1.

[Гудас, Видмантас. «Викинг» наращивает «мускулы» – к проекту присоединились железные дороги Грузии. – иллюстр. // Гяляжинкялининкас, 2015, № 15, стр. 1.]

6. Turkijoje - naujų galimybių paieška "Vikingui". – iliustr. // Geležinkelininkas, 2014, Nr. 22, p. 1.

[Поиск новых возможностей для «Викинга» в Турции. – иллюстр. // Гяляжинкялининкас, 2014, № 22, стр. 1.]

7. Nemunas" Vilniaus geležinkelio stotyje. – iliustr. // Geležinkelininkas, 2014. Nr. 6, p. 3.

[Поезд «Нямунас» на железнодорожной станции Вильнюс. – иллюстр. // Гяляжинкялининкас, 2014, № 6, стр. 3.]

8. Sinkevičius, Gintaras. Lietuva ir "naujojo šilko kelio" plėtros galimybės. – iliustr. // Geležinkelininkas, 2013, Nr. 21, p. 1–2.

[Синкявичюс, Гинтарас. Литва и возможности развития «нового Шелкового пути». – иллюстр. // Гяляжинкялининкас, 2013, № 21, стр. 1–]

9. Tallat-Kelpšaitė, Zita. Šilko kelias neturi sienų. – iliustr. // Jūra. Mоре. Sea, 2015, Nr. 6, p. 48–51.

[Таллат–Келпшайте, Зита. «Шелковой путь» не имеет границ. – иллюстр. // Юра. Море. Sea, 2015, № 6, стр. 48–51.]

10. Logistika geresniam pasauliui. – iliustr. // Jūra. Mоре. Sea, 2015, Nr. 1, p. 54–55.

[Логистика для улучшения мира.– иллюстр. // Юра. Море. Sea, 2015, № 1, стр. 54–55.]

11. Lietuvos ir Kazachstano tranzito potencialo stiprinimo galimybės naujojo Šilko kelio maršrute. – iliustr. // Jūra. Mоре. Sea, 2015, Nr. 1, p. 49–51.

[Возможности повышения потенциала транзита Литвы и Казахстана в «новом маршруте Шелкового пути». – иллюстр. // Юра. Море. Sea, 2015, № 1, стр. 49–51.]

12. Milaras, Markas. Tvari ir išmani logistika multimodaliame Šilko kelyje. – iliustr., žemėl. // Jūra, Mоре, Sea, 2014, Nr. 2, p. 52–53.

[Миларас, Маркас. Устойчивая и осмысленная логистика в мультимодальном «Шелковом пути». – иллюстр., карт. // Юра. Море. Sea, 2014, № 2, стр. 52–53.]

13. Varasimavičius, Vytautas. Projektas "Sausumos uostas" - logistikos maršrutų plėtrai. – iliustr. // Jūra. Mоре. Sea, 2014, Nr. 2, p. 49.

[Варасимавичюс, Витаутас. Проект «Сухой порт» – для развития маршрутов логистики. – иллюстр. // Юра. Море. Sea, 2014, № 2, стр. 49.]

14. Marcinkevičiūtė, Saulė. Įvairiarūšiai terminalai - Lietuvos logistikos potencialas. – iliustr. // Transportas, 2014, Nr. 3–4, p. 48–50.

[Марцинкявичюте, Сауле. Потенциал логистики Литвы – большое разнообразие терминалов. – иллюстр. // Транспортас, 2014, № 3–4, стр. 48–50.]

15. Karaliūnas, Arūnas. Postūmis regionams - logistikos centrui. – iliustr. // Lietuvos rytas: priedas "Transportas", 2013, Nr. 266, p. 11.

[Каралюнас, Арунас. Новый «толчок» к развитию регионов – центры логистики. – иллюстр. // Лиетувос ритас: приложения «Транспортас», 2013, № 266, стр. 11.]

16. Aušra, Mindaugas. "Rail Baltica" leis išnaudoti krovinių vežimo potencialą. // Transportas, 2013, Nr. 1–2, p. 97.

[Аушра, Миндаугас. Проект „Rail Baltica“ позволит использовать потенциал перевозок грузов. // Транспортас, 2013, № 1–2, стр. 97.]

**Акционерное общество
"Польские государственные железные дороги"
(Республика Польша)**

Польские журналы

1. Zielaskiewicz Henryk: Tabor w kolejowym transporcie towarowym. (Железнодорожный подвижной состав в грузовом транспорте).

Infrastruktura Transportu. – 2014, nr 5, s. 43-46.

Количественная характеристика польского рынка железнодорожных грузовых перевозок в 2003-2013 гг.; статистики касающиеся технического состояния, возраста, грузместимости подвижного состава. Влияние технического состояния и структуры подвижного состава на перевозочную оферту и конкурентоспособность железных дорог. Планы модернизации подвижного состава; новые направления в транспортной политике польских перевозчиков. Инвестиционные запросы связанные с развитием логистики и интермодальных перевозок на главных транспортных трассах Восток – Запад и Север – Юг.

2. Zalaskiewicz Henryk: Wpływ stanu infrastruktury kolejowej na rozwój kolejowych przewozów towarowych. (Влияние состояния железнодорожной инфраструктуры на развитие железнодорожных перевозок).

Infrastruktura Transportu. – 2014, nr 3, s. 13-16.

Ожидания клиентов в области качества транспортных услуг по логистической формуле 7W. Состояние железнодорожной инфраструктуры в Польше; ее влияние на издержки, качество и доступность услуг железнодорожного грузового транспорта. Данные, касающиеся доли отдельных управляющих и РКР PLK в инфраструктурном менеджменте в 2008-2012 гг. Финансирование содержания и модернизации инфраструктуры; статистика бюджетных расходов с Железнодорожного фонда на инфраструктуру администрированную РКР PLK; инвестиции финансируемые частично из фондов ЕС.

3. Zamkowska Stanisława, Męzyk Anna: Rola i funkcje transportu w obsłudze systemów logistycznych. (Роль и функции транспорта в обслуживании логистических систем).

Infrastruktura Transportu. -2014, nr 1, s. 57-61.

Направления развития оферты транспортных и логистических услуг, обусловленные м.пр. современными технологиями и структурой промышленности. Требования в области качества и безопасности в грузовом транспорте. Влияние транспорта на качественные параметры логистического обслуживания. Предпосылки выбора вида транспорта и перевозчика; организация перевозочного процесса. Предлагаемый рост доли железных дорог в логистических цепях доставок грузов с использованием технологий интермодального транспорта в контексте приоритетов транспортной политики ЕС. Цели и задачи европейского проекта Schiff2Rail в области исследований и

инновационной деятельности в отношении развития железнодорожного транспорта.

4. Zielaskiewicz Henryk: Wpływ rozwoju logistyki na towarowy transport kolejowy. (Влияние развития логистики на грузовой железнодорожный транспорт).

Infrastruktura Transportu. – 2014, nr 1, s. 54-56.

Роль и задачи транспорта в логистической системе. Критерии выбора средства транспорта с точки зрения его эффективности в логистической цепи. Значение разных факторов при выборе между авто- и железнодорожным транспортом. Анализ приспособления железных дорог к перевозочным нуждам рынка TSL, м. пр. в отношении уровня обслуживания клиентов, производительности и эластичности. Предлагаемые действия в области улучшения конкурентоспособности и роста грузовых железнодорожных перевозок.

5. Antonowicz Mirosław: Nowe elementy na rynku operatorów transportu kolejowego. (Новые элементы на рынке операторов железнодорожного транспорта).

Infrastruktura Transportu. – 2014, nr 1, s. 9-12.

Анализ структуры и конкурентоспособности польского железнодорожного грузового транспорта. Доля железных дорог в транспортном рынке по перевозочной работе. Динамика роста рынка интермодальных услуг. Влияние роста тарифов за использование инфраструктуры на издержки и конкурентоспособность железнодорожных перевозчиков на рынке грузового транспорта. Ожидаемые пользы приватизации PKP Cargo Logistics. Статистические данные: число лицензированных железнодорожных перевозчиков в 2003-2012 гг.; показатель Hirfindahla-Hirschmana (НИ) польского грузового рынка железнодорожного транспорта в 2003-2012 гг.; расстояния интермодальных перевозок в Европе.

6. Antonowicz Mirosław: Praktyki 5S jako podstawa logistyczno-marketingowych rozwiązań w transporcie kolejowym. (Практика 5S как основа логистическо-маркетинговых решений в железнодорожном транспорте).

Infrastruktura Transportu. – 2013, nr 2, s. 32-35.

Характеристика модели логистическо-маркетингового управления железнодорожным предприятием. Концепция и средства реализации практик постоянного совершенствования управления: методологии Six Sigma и 5S.

7. Zielaskiewicz Henryk: Przewozy rozproszone – kłopotliwy segment czy szansa rywalizacji o klienta? (Рассеянные перевозки – затруднительный сегмент или шанс в борьбе за клиентом?).

Infrastruktura Transportu. – 2013, nr 1, s. 58-61.

Цели транспортной политики ЕС в области сбалансированного развития грузового транспорта. Обусловленности улучшения конкурентоспособности перевозочной оферты железных дорог по отношению к автотранспорту.

Сравнение издержек и рентабельности разных видов железнодорожных перевозок в Польше. Задачи Rail-port в организации логистической сети железнодорожных перевозок с подвозом грузов автотранспортом на нерентабельных участках.

8. Specjalski Michał: Euroazjatyckie połączenia kolejowe. (Евро-азиатские железнодорожные сообщения).

Transport i Komunikacja. – 2014, nr 4, s. 58-62.

Глобальные обстоятельства роста грузовых перевозок между Европой и Азией. Оферта железнодорожных сообщений Китай – Европа; контейнерные перевозки трассой Chongqing – Duisburg и Chengdu – Łódź. Развитие инфраструктуры евро-азиатских железнодорожных коридоров для грузовых перевозок; инфраструктурные проекты Казахстана; железнодорожно-паромный коридор вдоль традиционного Шелкового пути.

9. Brona Przemysław, Kruk Robert: Dostęp terminali intermodalnych do sieci kolejowej. (Доступ интермодальных терминалов к железнодорожной сети).

Transport i Komunikacja. – 2013, nr 5-6, s. 12-15.

Потребности и условия развития инфраструктуры интермодального транспорта в Польше. Техническое состояние железнодорожной инфраструктуры, входящей в состав международной сети AGC и AGTC на территории Польши. Проблемы лучшего сотрудничества перегрузочных терминалов и железнодорожных линий и повышения качества железнодорожных услуг. Инвестиционные потребности в области модернизации железнодорожных узлов. Предлагаемые альтернативные линии и дополнительные транспортные трассы для интермодальных перевозок. Размещение интермодальных терминалов вблизи железнодорожных трасс.

10. Antonowicz Mirosław: Słowo o wartościach dla klienta tworzonych przez transport intermodalny. (Ценности для клиентов, создаваемые интермодальным транспортом).

Transport i Komunikacja. – 2013, nr 5-6, s. 8-11.

Дефиниция и анализ ценностей, которые получает клиент в процессе реализации интермодальной перевозки. Компоненты и стратегия формирования ценностей для клиента. Значение качественных и экономических критериев в формировании ценностей предприятиями, участвующими в транспортной цепи. Роль и значение маркетинговых и логистических действий в обслуживании клиентов. Модель процесса формирования ценностей.

11. Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2011 roku. Cz. 3 (Оценка функционирования рынка железнодорожного транспорта в 2011 году. Ч. 3).

Transport i Komunikacja. – 2013, nr 1, s. 6-40.

Характеристика железнодорожной инфраструктуры в Польше в 2011 г. в количественном и качественном отношении на фоне показателей железнодорожной сети ЕС. Польские и европейские перегрузочные терминалы,

обслуживающие железнодорожный транспорт. Условия доступа к железнодорожной инфраструктуре и политика плат за её использование. Деятельность, издержки и экономические результаты предприятий управляющих инфраструктурой. Компетенции и реализация задач управления железнодорожным транспортом, связанных с регуляцией этого рынка: политика доступа к инфраструктуре, оценка закономерности начисления инфраструктурных тарифов, равной трактовки перевозчиков, аттестования контрактов в области публичных услуг.

12. Wojcieszak Andrzej: Infrastruktura transportowa (kolejowa) w Republice Białorusi. (Транспортная инфраструктура /железнодорожная/ в Республике Беларусь).

Logistyka. – 2014, nr 3, s. 15-20.

Параметры пунктовой и линейной железнодорожной инфраструктуры Беларуси. Объем и структура перевозок белорусских железных дорог в 2000-2011 гг. Международные транзитные сообщения контейнерного и интермодального транспорта Китай – Германия. Стратегии развития железнодорожного транзита и логистической инфраструктуры в транспортной политике Беларуси.

13. Stokłosa Józef, Liscak Stefan: Ewolucje technologii przeładunkowych jako narzędzie zwiększające efektywność przewozów intermodalnych. (Эволюции перегрузочных технологий как инструмент повышающий эффективность интермодальных перевозок).

Logistyka. – 2014, nr 2, s. 57-78.

Перегрузочные технологии в интермодальных перевозках. Виды вагонов-платформ для перевозки контейнеров, съемных кузов и полуприцепов; анализ использования интермодальных поездов. Транспортировка автосредств в системе горизонтальной перегрузки: характеристика технологий Modahlor, Flexiwagon, Ro-La. Преимущества технологии горизонтальной перегрузки.

14. Wojcieszak Andrzej: Towarowe połączenia kolejowe w Eurazji. (Грузовые железнодорожные сообщения в Евразии).

Eurologistics. – 2015, nr 4, s. 72-74.

Детерминанты развития евро-азиатских железнодорожных сообщений в Казахстане. Оценка перевозочного потенциала КТЖ: техническое состояние инфраструктуры и подвижного состава, объем перевозок, перевозочная работа КТЖ на основе данных 2012 г. Инвестиционные планы в области развития логистической инфраструктуры по требованиям железнодорожного транзита и контейнерных перевозок. Международные железнодорожные коридоры на территории Казахстана. Проект Северного трансасиатского транспортного коридора.

15. Wojcieszak Andrzej: Wschodnia brama Europy. (Восточные ворота Европы).

Eurologistics. – 2014, nr 5, s. 68-61.

Характеристика транссибирской магистрали: история, локализация, эксплуатационные параметры, использованный подвижной состав.

Транссибирская железная дорога в конкуренции с морским транспортом. Статистические данные грузовых перевозок в 2012 г. Транзитный потенциал магистрали. Современные обусловленности роста железнодорожного движения в сообщении Азия – Европа.

16. Wojcieszak Andrzej: Najlepszy projekt intermodalny w Europie. Pociąg Viking. (Наилучший интермодальный проект в Европе. Поезд Viking). Eurologistics. – 2014, nr 3, s. 60-61.

Характеристика морско-железнодорожных интермодальных перевозок между портами в Клайпедо и Одессе, в рамках совместного проекта Литвы, Беларуси и Украины «Поезд Viking». Объем, динамика и направления перевозок поездом Viking в 2003-2013 гг.

17. Multimodalna Europa. Raport. (Мультимодальная Европа. Рапорт). Eurologistics. – 2014, nr 2, s. 69-110.

Тематика конференции «Мультимодальная Европа 2014», которая произошла в марте 2014 г. в г. Варшава. Основы и приоритеты транспортной политики Польши, содержащиеся в «Стратегии развития транспорта в перспективе 2020-2030 гг.». Польские сухопутные, морские и речные коридоры, входящие в состав трансевропейской сети TEN. Тенденции и барьеры развития грузового транспорта в Польше. Организация и функционирование инфраструктуры железнодорожных и автомобильных интермодальных перевозок. Логистическая инфраструктура и железнодорожные сообщения в Польше и в Европе. Развитие балтийских автомагистралей (проект ВАС Baltic-Adriatic Corridor). Рынок евро-азиатских морских перевозок. Объем перегрузок в польских контейнерных портах. Оферта услуг польских и зарубежных предприятий в секторе TSL. Электронная платформа морской торговли Intra.

18. Wojcieszak Andrzej: Intermodalny terminal kolejowy. (Интермодальный железнодорожный терминал). Eurologistics. – 2013, nr 2, s. 68-70.

Функции и задачи железнодорожных перегрузочных терминалов с точки зрения логистики интермодального транспорта; организация и техническое оборудование терминалов. Характеристика мультимодальной логистической платформы.

19. Zielaskiewicz Henryk, Nowak Iwo: Kolejowy transport towarowy – zmierzch czy początek nowej ery. (Железнодорожный грузовой транспорт – конец или начало новой эры). Logistyka. – 2013, nr 4, s. 19-21.

Влияние издержек доступа к инфраструктуре на конкурентоспособность железнодорожных услуг по сравнению с автотранспортом. Экономические и экологические предпосылки развития логистической инфраструктуры для железных дорог. Новые логистические решения для железнодорожного транспорта, способствующие ограничению эмиссии двуокиси.

20. Matusiewicz Maria: Udział regionów Ludwigsfelde i Grossbeeren w projekcie Rail Baltica Growth Corridor jako przykład działań wspierających

wykorzystanie transportu kombinowanego. (Участие регионов Ludwigsfelde и Grossbeeren в проекте Rail Baltica Growth Corridor как пример действий для полного использования комбинированного транспорта).

Logistyka. – 2013, nr 4, s. 15-18.

Роль региона Berlin-Brandenburg в реализации международного проекта Rail Baltica Growth Corridor. Железнодорожная инфраструктура Ludwigsfelde и логистического узла Grossbeeren. Оценка перегрузочного потенциала и условий развития комбинированного транспорта в регионе в рамках коридора Rail Baltica. Обусловленности увеличения доли железнодорожного интермодального транспорта в грузовых перевозках с точки зрения предприятий сектора TSL на основе анкетных исследований, проведенных в 2012 г.

21. Cisowski Pawel: Kaspijski mariaż kolejowy. (Каспийский железнодорожный марьяж).

Kurier Kolejowy. – 2014, nr 24, s. 22-23.

Проект постройки железнодорожной линии, соединяющей порты Каспийского моря в рамках международного транспортного коридора Север – Юг. Тенденции роста железнодорожных грузовых перевозок между Россией и странами каспийского района; конкурентоспособность железнодорожного и речного транспорта через Каспийское море. Шансы реализации проекта.

21. Beim Michał: Dla kogo pętla wokół Bałtyku? (Для кого кольцо вокруг Балтики?).

Kurier Kolejowy. – 2013, nr 8, s. 28-30.

Ожидаемые эффекты реализации двух вариантов коридора Rail Baltica на основе результатов исследования мнений европейских предпринимателей, собранных в 2011-2012 гг. Издержки, пользы и ожидаемое качество железнодорожных перевозок в коридоре Rail Baltica: мнения респондентов, данные, касающиеся расдела транспортных задач в странах, через которые проходит коридор.

23. Rynek kolejowych przewozów towarowych w Polsce. (Рынок железнодорожных грузовых перевозок в Польше).

Rynek Kolejowy. – 2015, nr 12, s. 30-44.

Тенденции развития рынка железнодорожных грузовых перевозок в Польше. Статистики перевозок в 2014-2015 гг. (грузооборот, доля отдельных перевозчиков). Стратегия деятельности РКР LHS. Барьеры развития грузовых перевозок, связанные с пропускной способностью железнодорожной сети. Инвестиции для увеличения эксплуатационных параметров угольной магистрали. Оферта и конкурентоспособность услуг Advanced World Transport после включения фирмы в состав РКР Cargo. Перспективы и обусловленности роста железнодорожных интермодальных перевозок в польских портах. Значение интермодальных терминалов в развитии контейнерного транспорта; проекты инвестиции в области интермодальных терминалов, м. пр. сухого порта в г. Tczew (Польша). Услуги контейнерного терминала CLIP вблизи г. Познань.

24. Czubiński Roman: Pociąg Łódź – Chengdu: Od importu do zrównoważonej wymiany. (Поезд Łódź – Chengdu: от импорта к сбалансированному обмену).

Rynek Kolejowy. – 2015, nr 8-9, s. 40-41.

Организация регулярных контейнерных перевозок Китай – Польша (Chengdu – Łódź); оценка эффективности функционирования сообщения и его конкурентоспособность по отношению к другим транспортным средствам; международные правовые аспекты введения в эксплуатацию грузовых поездов на линии Польша – Китай. Сотрудничество PKP Cargo и Zhenzhou International Hub в развитии контейнерного сообщения и перегрузочной инфраструктуры. Проекты создания мультимодального логистического центра для трансконтинентальных поездов в г. Лодзь и модернизация перегрузочного центра Малашевиче.

25. Wsól Edyta: Jak Rail Baltica wpłynie na funkcjonowanie Mazowsza? (Как Rail Baltica повлияет на функционирование Мазовии?).

Rynek Kolejowy. – 2014, nr 5, s. 20-24.

Основные положения и этапы реализации международного железнодорожного коридора Rail Baltica в Польше. Пробег трассы в воеводстве Мазовия. Влияние инвестиции на развитие транспортной сети, экономического потенциала и логистической системы воеводства; повышение качества и эффективности железнодорожных интермодальных перевозок. Итоги и рекомендации в области внедрения проекта на основе исследований «Влияние реализации железнодорожной линии Rail Baltica на сектор логистики Мазовии».

26. Rydzyński Paweł: Towarowe korytarze transportowe. (Транспортные грузовые коридоры).

Rynek Kolejowy. – 2013, nr 5, s. 30-36.

Планы создания международных железнодорожных коридоров для перевозок грузов в ЕС, реализованных на основе Директивы ЕС 913/2010. Принципы функционирования и первенства грузовых перевозок на линиях, входящих в состав транспортных коридоров. Трассы 6 коридоров, введенных в действие в 2013 г. Альтернативные трассы коридоров V (Север - Юг) и VIII (Восток – Запад) в Польше.

27. Kwaśniewski Marcei: Jeden pas, wiele pomysłów. (Одна полоса, много концепций).

Logistyka a Jakość. – 2015, nr 4, s. 42-45.

Основы и цели концепции «One Belt One Road» (новый Шелковый путь). Рыночные перемены в транспорте Европа – Азия. Роль железнодорожного транспорта в концепции OBOR. Место восточной и центральной Европы в стратегии создания нового евро-азиатского сообщения. Ожидаемая доля польских логистических фирм в транспортном обслуживании OBOR. Барьеры развития нового транспортного коридора.

28. Antonowicz Mirosław: Szanse dla rynku. Nowe elementy na rynku transportu kolejowego. (Шансы для рынка. Новые элементы на рынке железнодорожного транспорта).

Logistyka a Jakość. – 2013, nr 6, s. 68-72.

Доля железнодорожного транспорта в рынке грузовых перевозок в Польше, потенциал развития железнодорожного интермодального транспорта. Статистические данные в области перевозочной работы и грузовых единиц интермодального транспорта в 2011-2013 гг. Влияние снижения тарифов за доступ к инфраструктуре на процесс качественных перемен железнодорожного рынка: конкурентоспособность и рентабельность железнодорожных перевозок. Ход и эффекты приватизации PKP Cargo Logistics; схема бизнес-модели предприятия.

29. Beim Michał, Majewski Jakub: Rail Baltica jako korytarz wzrostu Regionu Morza Bałtyckiego. (Rail Baltica как коридор развития региона Балтийского моря).

Przegląd Komunikacyjny. – 2015, nr 5, s. 25-33.

Роль и значение железнодорожного коридора Rail Baltica. Стратегия ЕС в области развития железнодорожного транспорта в балтийском районе. Методологические основы исследовательского проекта «Rail Baltica Growth Corridor». Характеристика стран, через которые проходит RB: транспортная инфраструктура, транспортоспособность народного хозяйства, уровень моторизации, грузовые перевозки, торговые связи стран балтийского региона. Инвестиционная политика балтийских стран. Технические и политические барьеры в развитии коридора Rail Baltica.

30. Mazurkiewicz Radosław: Efektywna i nowoczesna towarowa sieć kolejowa Dolnego Śląska w korytarzu CETC. (Эффективная и современная грузовая сеть Нижней Силезии в коридоре CETC).

Przegląd Komunikacyjny. – 2013, nr. 11, s.14-17.

Характеристика железнодорожной сети средневропейского транспортного коридора в нижнесилезском воеводстве (Польша). Главные железнодорожные грузовые линии; генераторы грузовых перевозок. План альтернативного железнодорожного сообщения в Чехию. Пробег трассы CETC в Европе.

31. Stefaniak Piotr: Ofensywa na torach. (Наступление на пути).

Nowy Przemysł. – 2014, nr 5, s. 68-72.

Отраслевая конкуренция на польском рынке грузовых перевозок; обусловленности улучшения качества и эффективности железнодорожного транспорта. Роль логистики и технологий интермодального транспорта в повышении эффективности железнодорожных перевозок. Влияние роста инвестиции и тарифов доступа к железнодорожной инфраструктуре на конкурентоспособность перевозчиков. Технологический и организационный прогресс в грузовом железнодорожном транспорте в Польше и в Европе.

32. Polsko-czeskie Forum Rozwoju Transportu. (Польско-чешское форум развития транспорта).

Transport i Ekologia. – 2015, nr 4, s. 81-104.

Цели и область транспортного сотрудничества Польши и Чехии в рамках программы «Польско-чешское форум развития транспорта», которая реализуется с мая 2015 г. Модернизация и развитие авто- и железнодорожной

инфраструктуры коридора Балтика – Адриатика. Состояние и перспективы развития пограничных железнодорожных сообщений между Польшей и Чехией. Деятельность PKP Cargo на чешском железнодорожном рынке. Логистические процессы и методика комплектования запросов в кладовых (статья на польском и английском языках).

33. Wiśniewski Szymon: Port przeładunkowy na terenie Miejskiego Obszaru Funkcjonowania Zduńska Wola – Karsznice jako przykład multimodalnego węzła transportowego. (Перегрузочный порт в Городском функциональном пространстве Zduńska Wola – Karsznice как пример мультимодального транспортного узла).

Transport Miejski i Regionalny. – 2015, nr 10, s. 8-13.

Значение интермодального сообщения в создании транспортных отношений. Обусловленности процесса создания сети логистических центров (хабов) в Польше. Основы проекта узкоспециализированной логистической инфраструктуры для реализации мультимодального транспорта в Городском функциональном пространстве (MOF) Zduńska Wola – Karsznice. Задачи и факторы размещения мультимодального перегрузочного порта; этапы реализации проекта. Инвестиционный потенциал MOF как цепи в системе европейских транспортных коридоров.

34. Transport i logistyka. Raport. (Транспорт и логистика. Рапорт).
Nowy Przemysł. – 2015, nr 11, s. 54-73.

Роль транспорта и логистики в развитии мирового хозяйства. Конкурентоспособность и тенденции развития логистики в Польше. Приоритеты политики ЕС и вызовы для европейского транспорта. Конкуренция и инвестиции в области железнодорожного и автомобильного транспорта. Факторы ограничивающие конкуренцию в международном грузовом транспорте. Развитие инфраструктуры и перегрузочных услуг в польских портах; статистики портовых перегрузок в главных балтийских портах в 2014 г. Услуги железнодорожной логистики в обслуживании перевозок для промышленности – пример деятельности PKP Cargo и Lotos Kolej. Концепция и обусловленности проекта «Новый Шелковый путь» между Европой и Китаем; доля Польши и потенциальные пользы для увеличения международного торгового обмена и перевозок; возможности развития транспортных сообщений с Украиной.

Иностранные журналы

35. Kallas S.: Fair competition for sustainable railways. (Честная конкуренция для экологических железных дорог).

European Railway Review. – 2013, nr 2, s.62-64.

Экономическое значение железнодорожного транспорта. Уровень участия железнодорожного рынка в грузовых перевозках в последней декаде. Сотрудничество управляющих инфраструктурой и перевозчиков – необходимое условие полного использования потенциала железных дорог. Условия

свободного доступа к железнодорожной сети. Управление железнодорожным рынком с точки зрения новых перевозчиков.

36. Krásenský D.: In der Kooperation Liege der Schlüssel zur Stärkung der Bahnen. (Кооперация – ключ к укреплению позиции железных дорог). Güterbahnen. – 2013, nr 2, s. 31-34.

Главные направления железнодорожной политики ЕС, представленные в Белой книге ЕК в 2011 г. Обусловленности оптимизации европейской железнодорожной системы: либерализация транспортного рынка, техническая и информационная интероперабельность, гармонизация условий деятельности, модернизация инфраструктуры, формирование логистических центров, улучшение эффективности, эластичности и производительности железнодорожного транспорта, укрепление роли самостоятельных железнодорожных предприятий, углубление кооперации, повышение конкурентоспособности.

37. Block R.: Perspektiven für einen marktorientierten Güterverkehr. (Перспективы грузового транспорта направленного на рынок). Güterbahnen. – 2013, nr 1, s. 20-24.

Логистическая политика железных дорог в условиях слабой экономической конъюнктуры. Ставка на специализированное логистическое обслуживание и инновационный подвижной состав. Конъюнктура на немецком железнодорожном рынке; тенденции в грузовых перевозках в 2011-2013 гг. Специализированное логистическое обслуживание генератором роста грузовых перевозок. Обусловленности улучшения конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Характеристика немецкой программы «5 L» - вызовы для железнодорожной промышленности; требования для новой генерации грузовых вагонов с точки зрения логистической цепи; интеллигентное управление подвижным составом в аспекте издержек его цикла жизни.

38. Lamb J.: Supporting competition and an innovative single European railway. (Вспоможение конкурентоспособности и инновационности европейских железных дорог). European Railway Review. – 2015, nr 3, s. 59-60.

Объем компетенций и стратегия деятельности Европейского общества грузовых железных дорог (ERFA). Задачи управляющих инфраструктурой, определенные в IV Железнодорожном пакете. Оптимизация пользования железнодорожной инфраструктуры как фактор роста привлекательности железных дорог. Стратегия действий в пользу маркетинговой ориентации железнодорожного рынка.

39. Yakunin V.: Developing stronger rail transit from China to Europe and back. (Развитие более эффективного железнодорожного транзита Китай – Европа). European Railway Review. – 2015, nr 3, s. 23-24.

Роль транспортной инфраструктуры России как сухопутного моста, соединяющего Европу и Азию. Услуги предлагаемые российскими железными

дорогами на транзитных трассах. Логистический потенциал российского железнодорожного рынка. Объем деятельности Соединенной транспортно-логистической компании (UTLC). Сотрудничество железных дорог России, Казахстана и Беларуси. Функции компании Российская железнодорожная логистика. Задачи РЖД в области маркетинга в транзитном контейнерном транспорте.

40. Amorós i Pla Joan: FERRMED – promoting rail freight and intermodality in Europe. (Промоушн грузового железнодорожного транспорта и интермодальности в Европе).

European Railway Review. – 2014, nr 4, s. 36-37.

Цели и задачи FERRMED: оптимизация логистической цепи, редукция издержек, улучшение качества инфраструктуры, усовершенствование управления транспортной системой. Характеристика стандартов FERRMED для Базовой железнодорожной сети в Европе. Барьеры повышения эффективности железнодорожной системы. Предложения FERRMED для улучшения конкурентоспособности интермодального транспорта. «Стратегический логистический план» для железнодорожного транспорта.

41. Polini Marc: Diversification and collaboration: essential for success. (Многообразие и сотрудничество: необходимое условие успеха).

European Railway Review. – 2014, nr 1, s. 25-27.

Рыночная позиция люксембургского оператора CFL Cargo. Барьеры развития трансграничных перевозок. Стратегия CFL Cargo в области управления инфраструктурой и грузовым подвижным составом. Перевозочные и сервисные услуги предлагаемые люксембургским оператором, м. пр. перевозки больших грузов специализированными поездами. Рекордные перевозки в 2013 г., увеличение количества услуг в системе «от двери до двери». Логистические инновации для развития трансъевропейских комбинированных перевозок. Проект логистического европейского центра (хаба) в Bettembourg.

42. Mazataud P.: The innovative rail freight corridors are coming to life. (Железнодорожные коридоры – инновации в грузовом движении).

European Railway Review. – 2013, nr 5, s. 53-55.

Новые принципы функционирования 6 европейских железнодорожных грузовых коридоров (RFC) – распоряжение Европейского Союза. Задачи и компетенции Центра управления RFC One-Stop-Shop; новая информационная политика. Обязанности управляющих инфраструктурой и операторов пользующихся RFC.

43. Luis Lisa: Raus aus der Verlustsone. (Выход из неблагоприятного положения).

Verkehrs Rundschau. – 2015, nr 35, s. 28-29.

Причины падения железнодорожных перевозок французского перевозчика Fret SNCF. Проблемы грузовых железнодорожных перевозок во Франции: конкуренция частных перевозочных фирм, повышение тарифов доступа к железнодорожной инфраструктуре, нерентабельные линии. Стратегия восстановления потенциала Fret SNCF: новая финансовая политика, кадровая

реструктуризация, развитие сотрудничества с европейскими партнерами (создание филиалов). Финансовые итоги Captrain в 2014 г. – предприятия-дочери Fret SNCF.

44. Bottler Stefan: Die numer eins in Europa. (Номер один в Европе).

Verkehrs Rundschau. – 2015, nr 27, s. 24-25.

Позиция DB Schenker Rail на рынке железнодорожных грузовых перевозок. Стратегия фирмы в области перевозочных услуг в трансграничном движении. Потенциал DB Schenker Rail в развитии логистической сети. Политика фирмы в области технологических инноваций; внедрение перевозочной системы «от двери до двери». Статистики подвижного состава, объем перевозок в 2013-2014 гг., сопоставление с другими европейскими перевозчиками. Планы DB Schenker Rail относительно китайского рынка.

45. Wanner Claudia: Neue Logistikstrukturen in Hinterland. (Новая логистическая структура внутри страны).

Verkehrs Rundschau. – 2015, nr 20, s. 22-23.

Характеристика 10 специальных экономических зон в Китае. Государственная политика помогающая предприятиям внутри страны. Роль новых логистических районов; развитие транспортной инфраструктуры для скоростных перевозок грузов в китайские порты; задачи железнодорожного транспорта.

46. Heintze Alexander: Münsterknabe unter Schurkenstaaten. (Казахстан на конкурентном рынке).

Verkehrs Rundschau. – 2014, nr 47, s. 18-21.

Транспортная политика Казахстана в современных политических и экономических условиях. Динамика экономического развития страны. Доля грузового транспорта Казахстана в экономическом обмене между Европой и Азией; главные европейские партнеры в грузовом транспорте. Инфраструктурная политика Казахстана – ставка на развитие больших логистических центров.

47. Botler Stefan: Türkische Logistiker erobern den KV. (Турецкий оператор завоевывает комбинированный транспорт).

Verkehrs Rundschau. – 2014, nr 3, s. 28-30.

Позиция EKOL – турецкого оператора на рынке интермодального транспорта; объем логистических услуг для клиентов в Турции и Европе, которые предлагает EKOL в Германии, Греции, Польше, Италии, Франции, Испании, Венгрии и Украине. Экологическая политика EKOL, инвестиции в области модернизации железнодорожной сети.

48. Seebacher R.: Einzelwagenverkehr ist wirtschaftlich möglich. (Одиночные вагоны рентабельные с точки зрения экономии).

Güterbahnen. Mark. Technik. – 2015, nr 2, s. 18-19.

Объем деятельности немецкого предприятия VTG Rail Logistics. Маркетинговая стратегия фирмы: сотрудничество с частными и государственными железными дорогами, индивидуальный подход к клиентам. Оферта новых логистических решений в области грузового транспорта: перевозки в коридоре Восток – Запад с использованием целых поездов, групп вагонов и отдельных вагонов. Эффекты внедрения программы «Retrack» - введение постоянных перевозок между западной и южной Европой (Rotterdam – Győr).

**Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»
(Российская Федерация)**

Отечественный опыт (Россия)

1. Куренков, П.В. Моделирование процессов в терминально-логистическом центре контейнерных перевозок "Белый Раст" / П.В.Куренков, Д.Е.Стеблецов // Бюллетень транспортной информации. - ISSN 2072-8115. - 2015. - № 12. - С. 17-28 : табл. - Библиогр.: с. 28 (14 назв.).

Описаны инструментальные средства, присутствующие на рынке программных продуктов для моделирования транспортных систем. В качестве программного обеспечения для имитационного моделирования терминально-логистического центра выбран пакет AnyLogic. Описаны структура и функции построенной модели.

2. Кочуков, А. "Продуктовая" корзина "РЖД Логистики" / А.Кочуков // Транспорт. Аналитический журнал. - 2015. - № 11. - С. 24-25 : фото. цв., ил.

Компании "РЖД Логистика" исполнилось 5 лет. Создаваясь в рамках концепции развития транспортно-логистического бизнеса ОАО "РЖД" за эти годы "РЖД Логистика" стала одним из лидеров российского рынка грузоперевозок.

3. Пора начать оперировать?: Логика развития сегмента предоставления подвижного состава требует изменений // Транспорт. Аналитический журнал. - 2015. - № 10. - С. 8-17 : цв. ил.

4. Морозов, В. Арбитром выступит клиент : [интервью] // Железнодорожник. - 2015. - № 9. - С. 26-27.

В новой организационной модели холдинга "РЖД" предоставляемая услуга перевозки является результатом деятельности многих вертикально интегрированных бизнес-единиц, а не территориальных образований в лице железных дорог, как это было раньше. Соответственно, требуются и новые подходы к управлению перевозочными процессами.

5. Елисеев, С.Ю. Логистические принципы эффективности взаимодействия операторов подвижного состава и грузовладельцев / С.Ю.Елисеев // Промышленная политика в Российской Федерации. - 2015. - № 7/9. - С. 50-59.

Процесс обеспечения погрузки вагонами имеет большую зависимость от стохастических факторов - совпадения времени прибытия вагона с временем предъявления груза и корректировка объёмов погрузки. Наличие такой зависимости приводит к непроизводительным затратам. Авторами статьи рассмотрены способы сокращения непроизводительных затрат и снижения зависимости от стохастических факторов.

6. Два в одном: смешанные перевозки и комбинированные услуги завоёвывают рынок // Пульт управления. - 2015. - № 5. - С. 12-19 : ил.

7. Елисеев, С.Ю. Оптимальное размещение грузовых терминалов в системе организации транспортных грузопотоков / С.Ю.Елисеев,

С.Г.Волкова // Промышленная политика в Российской Федерации. - 2015. - № 4/6. - С. 31-40: рис. - Библиогр.: с. 39-40 (21 назв.).

Нерациональное географическое расположение по сети транспортного комплекса страны грузовых терминалов, предназначенных для переработки и временного хранения грузов, увеличивает время их следования до пунктов назначения, повышает себестоимость транспортировки и переработки грузов, снижает уровень их сохранности. Авторы статьи предлагают новые принципы оптимального размещения грузовых терминалов по сети транспортного комплекса страны только в местах необходимой технологической переработки грузопотоков согласно генеральной диаграммы и плана их продвижения, конфигурации и структуры, что позволит значительно ускорить доставку грузов в пункты назначения, снизить стоимость их транспортировки и переработки, обеспечить сохранность.

8. Ускоренный контейнерный поезд - первый проект в области импортозамещения логистических услуг// ИА INFOline (по материалам компании)/Advis.ru, 05.02.2015 г.

4 февраля президент холдинговой компании Логопром Андрей Иванов выступил на круглом столе «Импортозамещение. Реальные возможности нижегородских предприятий». Дискуссия на актуальную тему состоялась в рамках делового завтрака газеты «Коммерсантъ» в Нижнем Новгороде. В ней приняли участие губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев, заместитель губернатора Евгений Люлин, депутат Государственной думы РФ Александр Василенко, руководители крупных промышленных предприятий.

В своём выступлении А. Иванов рассказал участникам о практическом опыте по импортозамещению в логистической сфере. В качестве успешного решения был представлен открытый компанией в 2014 г. регулярный сервис по доставке грузов в контейнерах ускоренным контейнерным поездом (УКП) на линии Нижний Новгород – Санкт-Петербург.

Как было отмечено в выступлении, новая услуга оказалась востребована предприятиями химпрома. Нижегородская область является одним из крупнейших в стране производителей крупнотоннажной химии и большая часть продукции нижегородских заводов экспортноориентирована и отправляется на экспорт через порты северо-запада страны, в первую очередь через Большой порт Санкт-Петербурга. Но до недавнего времени грузы в данном направлении перевозились преимущественно автотранспортом и зачастую грузоперевозки осуществляли иностранные транспортно-экспедиторские компании.

Между тем, по словам А. Иванова, доставка грузов железнодорожным транспортом на данном маршруте значительно привлекательнее экономически и эффективнее, чем автомобильная: УКП не зависит от трафика и сезонных ограничений на дорогах, климатических условий, не задерживается на постах ГИБДД и пунктах весового контроля. Кроме того, радикально снижаются риски, имеющиеся при перевозке опасных грузов автотранспортом.

Поезд отправляется еженедельно, строго по расписанию, путь в 1500 км он преодолевает за 48 ч. Состав единовременно доставляет до 152 TEU грузов. С момента запуска услуги сформировано и отправлено уже 11 контейнерных поездов.

Ускоренный контейнерный поезд Нижний Новгород – Санкт-Петербург стал первым проектом импортозамещения логистических услуг и увеличил конкурентоспособность промышленности региона. За успешную реализацию проекта компания Логопром в 2014 г. стала лауреатом всероссийской премии «Формула движения» в номинации «Лучшее решение в области грузовой логистики».

9. АО «РЖД» логистика» организует комплексную доставку грузов для ОАО «Сиблитмаш» // morvesti.ru-25.02.2015 г.

АО «РЖД Логистика» развивает сотрудничество с одним из крупнейших в России предприятий литейного машиностроения - ОАО «Сиблитмаш». Компания оказывает заводу комплекс услуг по организации перевозки сырья и вывозу готовой продукции.

Работы в рамках договора начались в январе 2015 г. Филиал «РЖД Логистики» в Новосибирске организовал отправку тубингов - элементов сборного крепления шахтных стволов, тоннелей, которые применяются при строительстве и являются частью конструкций вертикальных стволов шахт.

В феврале запланирована отправка 700 т литейной продукции в адрес Гремячинского горно-обогатительного комбината (Волгоградская область). Помимо этого, в рамках сервиса по завозу сырья для ОАО «Сиблитмаш» из Кемеровской области организована поставка кокса, необходимого для литейного производства.

В планах компании после отработки технологических процессов перейти на полное комплексное логистическое обслуживание завода.

Активное включение в логистику предприятия с параллельным анализом существующих процессов позволят оптимизировать его транспортно-логистическую систему. Кроме того, такой сервис дает возможность заводу эффективно планировать работу и распределять ресурсы при производстве готовой продукции.

ОАО «Сиблитмаш» - единственное в России предприятие, специализирующееся на литейном машиностроении. Параллельным направлением производства является изготовление оборудования для коксохимических батарей, для эксплуатации нефтяных и газовых скважин, пневмопробойники и комплектное оборудование для бестраншейной прокладки коммуникаций в грунте, тубинги для проходки тоннелей метрополитенов и шахт. Литейное производство обеспечивает выпуск отливок из серого чугуна массой от 1 кг до 15 т.

10. Костров, В.Н. Концепция повышения конкурентоспособности транспортного узла на базе порта: маркетингово-логистический аспект / В.Н.Костров, А.А.Никитин // Вестник Самарского государственного

университета путей сообщения. - 2015. - № 1. - С. 115-120 : рис. - Библиогр.: с. 120 (7 назв.).

Предложена авторская концепция, ориентированная на повышение конкурентоспособности транспортных узлов, сформированных на базе морских и речных портов, на основе интегрированного маркетингово-логистического подхода. Представлен обзор основных направлений развития транспортной системы страны в новых экономических условиях.

11. Ушаков, Д. В. Организация контейнерных перевозок грузов / Д. В. Ушаков. – М. : Транслит, 2015. – 208 с.

12. Клепиков, В.П. Расчет параметров логистических проектов мультимодальных перевозок грузов / В.П.Клепиков // Транспорт: наука, техника, управление. - 2015. - № 12. - С. 6-11 : рис. .- Библиогр.: с. 11 (10 назв.).

13. Интермодальные перевозки и концепция синхромодализма//Транспорт: наука, техника, управление.- 2015 г.- №8.- С. 30-34

Рассмотрена эволюция моделей интермодальных грузовых перевозок с точки зрения возможностей управления товарными потоками. Проанализированы предпосылки широкого применения интермодальной транспортировки в современной логистике. Даны примеры практического применения различных моделей. Приведены различные определения синхромодальной транспортировки, раскрывающие особенности этого вида деятельности. Проанализированы особенности, потенциальные возможности и условия эффективной реализации концепции синхромодализма, которая обеспечивает наибольшую гибкость в управлении товарными и транспортными потоками в цепях поставок.

Научные исследования в области синхромодальных перевозок, проводимые в настоящее время, фокусируются на двух основных взаимосвязанных направлениях: разработка алгоритмов управления синхромодальной транспортировкой и моделирование конкретных синхромодальных систем с целью их параметризации и оценки эффективности.

14. Инновации в логистике на современном этапе // Транспорт: наука, техника, управление.-2015.-№6.-С.33-38

В статье изложены основные направления развития транспорта и логистики на современном этапе в странах Европы. Приведены примеры модернизации объектов логистики. Отмечена важность автоматизации, роботизации и внедрения современных информационных технологий на транспорте и во внутренней логистике. Отмечено, что современный этап развития логистики отличается разнообразными инновациями, что особенно ярко проявляется в проектах современных складов и логистических центров, новых решениях по автоматизации, в создании новых видов подъемно-транспортного и складского оборудования.

15. Куренков, П.В. Факторы, сдерживающие качество транспортного обслуживания грузовладельцев / П.В.Куренков,

О.В.Мельникова, И.А.Солоп // Транспорт: наука, техника, управление. - 2015. - № 5. - С. 49-56.

16. Левин, С.Б. **Операционная интеграция в логистических центрах** / С.Б.Левин // Транспорт: наука, техника, управление. - 2015. - № 5. - С. 26-29 : рис. - Библиогр.: с. 28-29 (10 назв.).

17. Модель организации управления контейнерными перевозками в логистической цепи// Транспорт: наука, техника, управление.-2015.-№2.-С.3-9

Описывается теоретическая модель организации управления контейнерными перевозками в логистической цепи. Рассматривается вероятностная модель взаимодействия характеристик груза и управляющих воздействий. В качестве целевой функции используется взвешенное среднее математического ожидания сохранности груза в конечном звене логистической цепи и математического ожидания времени доставки.

18. Голополосов, Д.В. **Сегментация рынка услуг в сфере грузовых железнодорожных перевозок по группам операций, выполняемых в соответствии с производственно-технологическим принципом** / Д.В.Голополосов // Транспорт: наука, техника, управление. - 2013. - № 1. - С. 11-12.

19. Риски и методы их устранения при перевозке крупногабаритных тяжеловесных грузов/Н.А.Троицкая, Р.Ф.Хафизов //Автотранспортное предприятие.- 2013.-№11.-С. 13-15.

Рассматривается перевозка из Санкт-Петербурга в Тамбовскую область вакуум-аппарата для переработки сахарной свеклы, относящегося к особой группе грузов - крупногабаритных тяжеловесных. Такие перевозки требуют логистического подхода к формированию системы транспортировки.

20. Качество и конкурентоспособность транспортной продукции в сложных российских условиях/С.В.Диколов //Автотранспортное предприятие.-2013.- Вып.2.- С. 10-13

В настоящее время в России и за рубежом предъявляются высокие требования к качеству представленных на рынке товаров и услуг. Особые требования при этом предъявляются к транспортной продукции. Стабильно высокий уровень конкурентоспособности транспортных услуг позволяет обеспечивать устойчивую эффективную работу транспортного предприятия не только на данный момент, но в ближайшей и долгосрочной перспективе. Предложены возможные решения существующих проблем, связанных с качеством и конкурентоспособностью представленных на российском рынке транспортных услуг с позиции логистики

21. Титов, Г.Б. **"Стройопторг": ставка на комплексный пакет услуг** : [интервью с директором коммерч. департамента ООО "Фирма "Трансгарант" и пред. совета директоров ОАО "Стройопторг" Глебом Титовым о том, как выгодно использовать комплекс. услуги] / Г.Б.Титов ; бесед. Я. Вержбицкая // РЖД- Партнер. - 2015. - № 10. - С. 34 : портр.

22. Торина, Яна. **Новые решения старых проблем** : [Северо-Кавказская железная дорога] / Я.Торина // РЖД- Партнер. - 2015. - № 23. - С. 50-51 : ил.

23. Можаровская, А. **Если мало - отгружайте в телефон** : [мобильные приложения для транспортных компаний] / А.Можаровская // РЖД- Партнер. - 2015. - № 21. - С. 62-63 : ил.

Мобильные приложения уже стали привычным для горожан инструментом покупки билетов на пассажирские поезда. А с недавних пор мобилизация стала актуальной и для грузовых перевозок. Правда, некоторые операторы и грузовладельцы еще только привыкают к новшеству и зачастую делают выбор в пользу компьютерных программ.

24. **Ускоренные контейнерные поезда – основа логистики цепей поставок**// rzd-partner.ru 28.01.2015 г.

Ускоренные контейнерные поезда могут стать основой для выстраивания логистики цепей поставок, считает заместитель генерального директора ООО «Модуль» Лев Марков.

По его словам, клиентам, которые пользуются услугами контейнерных поездов, важно, чтобы их груз был доставлен точно в срок. И ускоренный график в данном случае – дополнительный плюс для железнодорожного сервиса.

«Мы участвуем в проекте, созданном для обслуживания клиентов с небольшими партиями грузов. На полигоне Октябрьской железной дороги разработана концепция продажи вагоно-мест в контейнерных поездах, курсирующих по расписанию. Предложенный на ОЖД новый продукт, безусловно, окажется востребованным», – убежден Л. Марков.

Л. Марков отмечает, что на Западе контейнерные составы курсируют со скоростью пассажирских поездов. И ОАО «РЖД» вполне по силам выполнять аналогичные рейсы, которые, прежде всего, должны соединить между собой крупнейшие логистические центры, созданные при железнодорожных станциях.

25. Николаева, Е. **Комплекс услуг в одном окне** : [формирование комплекса трансп.-логист. услуг на Зап.-Сиб. ж. д.] / Е.Николаева // РЖД-Партнер. - 2014. - № 24. - С. 66-68 : ил.

26. Метелкин, А.А. **Что хочет клиент?** : [интервью] / А.А.Метелкин ; бесед. Н.Вторушина // РЖД- Партнер. - 2014. - № 19. - С. 18-19.

27. Солнцев, А. **Прорубить окно к клиенту** : [в ОАО "РЖД" работают над проектами, которые позволят эффективнее развивать ж.-д. перевозки и логист. сервисы, для этого намечено внедрить сервис по принципу одного окна] / А.Солнцев // РЖД- Партнер. - 2014. - № 16. - С. 24-25.

28. Степов В. **Переход к услугам более высокого уровня** : [перспективы развития трансп.-логист. бизнеса холдинга "РЖД"] / В.Степов // РЖД- Партнер. - 2014. - № 10. - С. 32-34 : портр., рис.

29. **«РЖД Логистика» организовала перевозку опытной партии 60-метровых рельсов из России в Германию** // РЖД-Партнер.-17.06.2014 г.

ОАО «РЖД Логистика» организовало мультимодальную перевозку опытной партии 60-метровых рельсов производства ОАО «Евраз ЗСМК» в Германию для Deutsche Bahn.

Специалисты РЖДЛ проработали несколько альтернативных логистических схем перевозки груза до грузополучателя в Европе. В итоге была выбрана схема доставки с использованием универсального подвижного состава колеи 1520 мм, специализированного подвижного состава колеи 1435 мм и морского железнодорожного паромов. Схема погрузки и крепления рельсов длиной 60 м на сцепе из пяти универсальных платформ была согласована с причастными подразделениями ОАО «РЖД».

Совместно со специалистами «Евраз ЗСМК» сверхдлинномерный груз был погружен на платформы и прошел весь цикл испытаний на безопасность: соударения при разных скоростях, прокатку по кривым малого радиуса на территории комбината, опытную перевозку в составе грузового поезда. После испытаний сцеп с ценным грузом через всю страну был отправлен в порт Усть-Луга для дальнейшей погрузки на железнодорожный паром дочерней компании ОАО «РЖД Логистика» - ООО «БФИ». Путь из Новокузнецка до порта Усть-Луга в 4200 км груз преодолел за 9 суток.

Несмотря на технические особенности накатки единого сцепа на железнодорожный паром, погрузка состоялась в кратчайшие сроки. Из Усть-Луги рельсы были отправлены в порт Засниц (Германия). Здесь «РЖД Логистика» при участии своих европейских партнеров организовала операцию по перевалке длинномерного груза в вагоны европейской колеи. Менее чем за двое суток рельсы были доставлены до конечного грузополучателя в Мекельфельд-Зееветаль (Германия).

На рельсосварочном заводе Deutsche Bahn в г. Зееветаль рельсы будут проходить испытания на соответствие требованиям немецких заказчиков. Успешное завершение испытаний опытной партии позволит в будущем осуществлять массовые поставки рельсовой продукции из России в Германию.

30. Перспективные бизнес-модели для развития российских логистических компаний // ИА РЖД-Партнер.ru/Advis.ru, 29.05.2014 г.

На ПМЭФ-2014 прошел круглый стол «Системная интеграция: выход из тупика для российской логистики», посвященный проблемам формирования и развития логистической системы РФ.

В блоке тем, предложенных участникам дискуссии, обсуждалось сегодняшнее состояние данного рынка, его отличительные особенности, развитие комплексной и контрактной логистики, и, в том числе, варианты наиболее перспективных бизнес-моделей для отечественных логистических компаний.

Мировая практика показывает, что данный бизнес развивается, как правило, в двух направлениях – либо по модели light assets, в которой основная роль отдана росту профессиональных компетенций и информационных активов, либо в рамках модели heavy assets, для которой характерно

преобладание материальных активов – то есть подвижной состав, складские терминалы и пр.

«В США и ряде стран Западной Европы модель heavy assets, как правило, не создавала значимую добавленную стоимость в процессе деятельности, но в России именно она становится перспективной бизнес-моделью для доминирующих игроков рынка транспортно-логистических услуг», – отметил партнер и управляющий директор The Boston Consulting Group Андрей Тимофеев.

Участники круглого стола в своих выступлениях также поясняли, что доминирование материальных активов в ходе развития российских логистических компаний объясняется особенностями отечественной экономики, в том числе – преобладанием сырьевого сектора.

31. Надежды на логистику// ИА РЖД-Партнер.- 14.03.2014 г.

Уход некоторых мелких грузоотправителей с железной дороги, зафиксированный в начале года, нельзя назвать драматичным. В целом же тенденции сокращения грузоперевозок повагонными отправками и небольшими партиями корреспондируются с общими макроэкономическими трендами на транспортном рынке. Об этом говорят эксперты и представители РЖД.

Вывод о спаде железнодорожных перевозок в сегменте мелких партий грузов был сделан по результатам опроса операторских компаний, который провели в НП операторов железнодорожного подвижного состава. По данным ОЖДПС, в январе в транспортных компаниях, которые входят в партнерство, сообщили об уходе с сети 22% небольших грузовладельцев. Многие клиенты в феврале настаивали на предоставлении солидных скидок на перевозки. В противном случае они также отказывались от транспортировки груза по железной дороге. Однако в марте объем перевозок небольших партий грузов по стальным магистралям и повагонные отправки сохраняются на обычном для этого сезона уровне, за исключением локальных случаев снижения погрузки по отдельным номенклатурам или направлениям.

Об этом, в частности, сказал генеральный директор ООО «Регион Транспорт Групп» Александр Исаев. По его мнению, часть грузов ушла с железной дороги на другие виды транспорта. Произошло это не столько из-за того, что, к примеру, автоперевозчики предлагают более низкие ставки, а потому, что у них выше скорость доставки. Причем в данном случае многое зависит и от того, как оператор умеет находить логистические решения и договариваться с грузоотправителями. «Рынок периодически меняется, и к нему необходимо приспосабливаться», – добавил А. Исаев.

Совершенствование технологии работы операторских компаний вернет грузовладельцев на железную дорогу, считает директор по транспорту ООО «СибЖелДорКом» Мария Горшкова. Ведь повагонные отправки и маловесные партии грузов чаще всего являются срочными.

Также перевозки по сети российских железных дорог зависят от предлагаемых РЖД логистических услуг, считает заместитель генерального директора ООО «Транс-ЖД» Евгений Беляев. «Если железная дорога

выдерживает заявленные сроки доставки грузов, то клиенты готовы рассматривать постепенное увеличение доли железнодорожного транспорта в своих отправлениях, – отметил он. – Это связано с тем, что такие отправки надежнее и обеспечивают лучшую сохранность грузов».

В частности, перспективными в этом плане являются отправки небольших партий грузов с резервированием на сортировочной станции вагоно-места в грузовом поезде, следующем по расписанию. К слову, такой продукт предложили на Октябрьской магистрали. При разработке его концепции на дороге ориентировались на те параметры сервиса, которые предоставляются автоперевозчиками на аналогичном маршруте. Прежде всего, на ОЖД стремились обеспечить достаточно близкие к автомобилистам сроки доставки.

В целом же, по мнению президента НП «Гильдия экспедиторов» Семена Резера, объемы перевозок сейчас зависят от общих макроэкономических факторов. Из-за этого могут меняться направления и структура отдельных грузопотоков. Происходит перенастройка логистических цепочек. В первую очередь, конечно, от этого страдают небольшие компании, у которых на рынке нет возможности для маневра.

В частности, сейчас отмечается рост контейнерных перевозок – как автомобильных, так и по сети ОАО «РЖД» (в основном в экспортном направлении). В такой ситуации в наиболее выигрышном положении оказываются именно те компании, которые перевозят, в частности, генеральные грузы с использованием современных технологий, считает С. Резер. Соответственно, сильнее проигрывают те, кто ориентируется на доставки грузов в ящиках, коробках, которые доставляют по железной дороге в крытых вагонах.

Вместе с тем нельзя отрицать спада в перевозках некоторых видов грузов, например, по некоторым внутренним российским маршрутам из-за перенастройки цепочек сбыта, а также по генеральным грузам за счет импортной продукции. В основном спад затронул ввоз из-за рубежа товаров народного потребления. Однако в конечном итоге эти номенклатуры рано или поздно должны быть замещены грузами от других производителей. Вполне возможно, продукцией российских предприятий.

В целом ситуацию, по мнению экспертов, нельзя считать драматичной. На это, в частности, указывает статистика перевалки грузов в российских морских портах, через которые сегодня проходит основная часть внешнеторговых грузов РФ. Ведь именно в этом направлении осуществляется значительная часть мелких и повагонных отправок по сети РЖД. Также надо учитывать, что в 2014 г. возможности по переключению грузов с железной дороги на автотранспорт во многом исчерпаны. По сути, грузовладельцы, которые хотели это сделать, уже реализовали свои намерения в 2012–2013 гг. Сейчас ресурсы для этого, например, на внешнеторговых маршрутах в значительной степени исчерпаны. Однако общие объемы перевозок грузов повагонными и мелкими партиями зависят от тех предложений, которые будут сделаны клиентам на конкретных железнодорожных направлениях.

Как прокомментировали ситуацию в ОАО «РЖД», повагонные и мелкие отправки осуществляют не только небольшие операторы. Значительная часть подобных перевозок приходится на крупных игроков. И если говорить о повагонных отправках в целом, то существенного их снижения на сети российских железных дорог не отмечается, а их сводная динамика корреспондируется с общим трендом по объемам перевозок. При этом нужно уделять внимание, как крупным, так и небольшим компаниям-грузовладельцам. Для последних особенно важно развивать маршрутные перевозки.

32. ОАО «РЖД Логистика» организует доставку автомобилей по железной дороге из Нижнего Новгорода во Владивосток // РЖД-Партнер.- 07.05.2013 г.

Компания ОАО «РЖД Логистика» совместно с еще одним дочерним предприятием Холдинга РЖД – ОАО «РейлТрансАвто» (РТА) – организует доставку микроавтобусов Volkswagen Crafter по железной дороге из Нижнего Новгорода во Владивосток.

В рамках данного сотрудничества ОАО «РТА» предоставляет железнодорожный подвижной состав. ОАО «РЖД Логистика» обеспечивает доставку автомобилей до места погрузки, хранение, погрузку, крепление в вагоне и оформление всех необходимых документов. Компания «РейлТрансАвто» – крупнейший перевозчик автомобилей по железной дороге. ОАО «РТА» оперирует парком и более чем 3000 специализированных вагонов-автомобилевозов.

Взаимодействие на стыке двух инфраструктур - портовой и железнодорожной - всегда было предметом пристального внимания для руководства ряда филиалов ОАО "РЖД". На Северо-Кавказской железной дороге, где сотрудничество с партнерами по перевозочному процессу периодически осложняется еще и непростыми погодными условиями, четкая работа на данном направлении особенно важна.

33. Аксенов, И.М. Внедрение маркетинго-логистического менеджмента в сфере перевозок / И.М.Аксенов // Экономика железных дорог. - 2015. - № 10. - С. 102-109.

34. Елисеев С.Ю. Эффективное взаимодействие операторов подвижного состава и грузовладельцев / С. Ю. Елисеев, А. А. Шатохин // Экономика железных дорог. - 2015. - № 8. - С. 32.

Наиболее целесообразный путь сокращения относительных колебаний вагонопотоков и соответственно непроизводительных эксплуатационных расходов - консолидация парка вагонов разных собственников под единым управлением.

35. Поздняков, А.А. Повышение эффективности логистических систем на транспорте / А.А.Поздняков // Экономика железных дорог. - 2013. - № 6. - С. 33-37 : рис. . - Библиогр.: с. 37 (3 назв.).

36. Галабурда, В.Г. Критерии оценки эффективности и качества работы различных видов транспорта / В.Г.Галабурда, Д.С.Проскурин // Экономика железных дорог. - 2013. - № 5. - С. 86-95. - Библиогр.: с. 95 (5 назв.).

37. Палкина, Е.С. **Экономический механизм повышения конкурентоспособности компаний железнодорожного транспорта** / Е.С.Палкина, И.П.Скобелева // Экономика железных дорог. - 2013. - № 3. - С. 68-74.

38. **Информационные и интернет-технологии на транспорте и логистике**// Интегрированная логистика.- 2013.- №4.-С.26-29

Компания «The AnyLogicCompany» (г. Санкт-Петербург) разработала технологии AnyLogic, обеспечивающие многофункциональный подход для описания процессов складской логистики, транспортной логистики и управления цепочками поставок на всех этапах: планирование, управление и контроль. Модели AnyLogic показывают взаимодействия между звеньями логистической системы, прогнозируют альтернативные варианты развития событий, обнаруживают экстренные ситуации, создают детальные отчеты о поведении логистической системы.

Группа компаний «АНТОР» - один из ведущих российских ИТ-холдингов, специализирующихся на разработке, продаже и внедрении аналитических и управленческих бизнес-предложений с использованием уникальных геоинформационных технологий. Основное направление решений АНТОР - автоматизация транспортной логистики, спутниковый GPS/ГЛОНАСС-мониторинг и геомаркетинг. Предлагаемые рынку продукты на базе систем управления знаниями позволяют качественно повысить эффективность логистических, сбытовых, маркетинговых подразделений крупных и средних компаний.

39. Беляев В.М. **Логистика транспортно-экспедиционной деятельности** / В.М.Беляев, Е.Ю.Фаддеева // Интегрированная логистика. - 2015. - № 4. - С. 33-34

40. **Логистика транспортных систем** // Интегрированная логистика.- 2015.-№ 3.- С.10-39

В данном обзоре рассмотрены проблемы организации управления логистической деятельностью на транспорте, а также показана необходимость логистики, как важнейшего инструмента при управлении на транспортном предприятии, способствующего получению прибыли при оказании транспортных услуг потребителю.

41. Пенязь, И.М. **Логистика контейнерных перевозок** / И.М.Пенязь, Г.С.Дугин // Интегрированная логистика. - 2014. - № 5. - С. 7-9.. - Библиогр.: с. 9 (3 назв.).

42. Кириченко С.А. **Логистические аспекты комбинированных перевозок сменных кузовов** / С.А.Кириченко, В.И.Цыганкова // Интегрированная логистика. - М., 2014. - № 3. - С. 13-16 : табл.. - Библиогр.: с. 16 (21 назв.).

43. **Формирование грузопотоков транспортно-логистической системы агрокомплекса** /Л.Б.Миротин, Е.А.Лебедев // Интегрированная логистика.-2013.-№3.- С. 20-25

Рассмотрены пути повышения качества и эффективности транспортного обслуживания логистики агрокомплекса на основе научно-исследовательских разработок. Приведены результаты практического внедрения этих разработок при формировании транспортно-логистической системы агрокомплекса на уровне генерации грузопотоков.

44. Юрьев, Ю.В. Группа ОТЛК: новый глобальный игрок на рынке международных перевозок / Ю.В.Юрьев // Инновации транспорта. - 2015. - № 2. - С. 20.

На основе общей ситуации на транспортном рынке, рассмотрено развитие конкурентной среды на рынке грузовых перевозок с учетом особенностей работы всех видов транспорта.

45. Практика эксплуатации инновационных вагонов, их технические параметры, качество и надежность // Инновации транспорта. - 2015. - № 2. - С. 26-27 : граф.

46. Хаджер, У. Некоторые решения для улучшения качества обслуживания на проекте "Викинг" / У.Хаджер // Инновации транспорта. - 2014. - № 4. - С. 39-40.

47. Илатовский, Д.В. Сбалансированное развитие портов и железных дорог - фактор повышения эффективности перевозок и логистики / Д.В.Илатовский // Инновации транспорта. - 2014. - № 3. - С. 14-15 : портр

48. Развитие перевозок сжиженных газов и химических грузов в танк-контейнерах// Инновации транспорта.-2014.-№2.- С.25-30

Разработка концепции логистики перевозок и экспедирования сжиженных газов в танк-контейнерах (контейнерах-цистернах) в системе ОАО "РЖД" и в целом по России с участием других видов транспорта имеет важное практическое значение в целях увеличения объема грузоперевозок как внутри РФ, так и на международных маршрутах. До настоящего времени в России нет согласованной стратегии, постоянно организованной системы доставки сжиженных газов в танк-контейнерах. Создание научно-обоснованной технологии логистики перевозок сжиженных газов в танк-контейнерах позволит улучшить качество обслуживания грузовладельцев, повысить безопасность и эффективность транспортировки сжиженных газов. Актуальность вышеназванной задачи обусловлена также "Энергетической стратегией России", в основу которой положена концепция увеличения доли природного газа в производстве энергоресурсов в Российской Федерации в ближайшие 10-15 лет. Данная проблема решается также в рамках реализации комплексной программы модернизации транспортной системы России и в соответствии с имеющимися в РФ международными договоренностями о развитии поставок энергоносителей.

В последние годы сжиженный природный газ начинает применяться во многих отраслях, в том числе как ракетное топливо. Специальные перевозки для этих целей в необходимых количествах возможны только железнодорожным транспортом в цистернах и в танк-контейнерах.

Рассматриваются также возможности перехода локомотивов на газовое топливо.

Еще одна возможность реализации рассматриваемого предложения состоит в поставках сжиженных газов в танк-контейнерах как альтернативного варианта экспорта природного газа по железным дорогам в Европу, Азию и страны других континентов.

В части собственного потребления сжиженного природного газа Россия сейчас значительно отстает от развитых и развивающихся стран. Одной из причин этого является недостаток отечественного оборудования и, в частности, танк-контейнеров, для его перевозки. Расчеты показали, что транспортировка сжиженного природного газа в танк-контейнерах во многих случаях выгоднее прокладки магистральных газопроводов.

Поставка сжиженного газа в специализированных танк-контейнерах широко применяется в США, в странах Европы и в КНР. Схема транспортировки сжиженного газа с использованием контейнеров является универсальной. Она позволяет использовать для транспортировки любые виды транспорта и не предусматривает необходимость строительства специальных баз по его приему, хранению и распределению.

Специализированные контейнеры могут быть доставлены непосредственно прямо с эстакады налива на заводе-изготовителе до узла отпуска сжиженного газа у конечного потребителя без дополнительных обработки и переливов, как происходит при отпуске в железнодорожных цистернах.

Работы по использованию СПГ в качестве перспективных моторных топлив ведутся в авиации и ракетной технике, на железнодорожном и морском транспорте. В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации успешно проведены испытания самолета ТУ-155, использующего СПГ в качестве авиационного топлива. В соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации ведутся работы по созданию космического ракетного комплекса легкого класса, использующего СПГ в качестве ракетного топлива. Проведены успешные испытания ракетного двигателя и отдельных систем, работающих на СПГ.

Исследования показали следующее:

- в ракетно-космической технике накоплен большой опыт по сжижению кислорода, азота, водорода и других газов, проведен ряд научно-исследовательских и испытательных работ, которые являются базой для решения научно-технических проблем, возникающих при сжижении природного газа, хранении, транспортировке и выдаче его потребителю;

- существующие опытные установки по сжижению газа требуют проведения дальнейших опытно-конструкторских работ и испытаний с последующей доработкой конструкций для повышения их эффективности;

- стоимость СПГ, полученного на опытных установках, в 2-2,5 р. меньше, чем у традиционных энергоносителей - бензина, дизтоплива, и лишь несколько уступает стоимости мазута. Однако область применения, например, мазута

значительно меньше области применения СПГ и объемы его производства сокращаются;

- дальнейшее снижение стоимости СПГ возможно при повышении эффективности технологического цикла его получения;

- имеющаяся производственно-техническая база, созданная при разработке ракетно-космической техники, позволяет приступить к созданию отечественных средств СПГ;

- конкурентоспособность СПГ по отношению к другим энергоносителям для каждого региона России во многом зависит от специфических для него факторов: географического положения, природных энергоресурсов, удаленности от сети магистральных трубопроводов природного газа, сложившихся социально-бытовых и производственных условий.

49. Состояние транспортно-логистической инфраструктуры для угольных перевозок в России// Инновационный транспорт. – 2015. - № 1. – С. 13 – 23.

В статье рассмотрены проблемы совершенствования инфраструктуры угольных терминалов в портах России. Проведен обзор транспортно-логистического сервиса угольных перевозок. Изучены проблемы, препятствующие развитию перегрузочных и транзитных мощностей. Проанализирована работа действующих портовых терминалов и перспективы формирования сети новых перегрузочных комплексов.

50. Федоренко, А.И. Влияние технологических разрывов на эффективность цепей поставок / А.И.Федоренко // Логистика и управление цепями поставок. - 2015. - № 2. - С. 26-36 : табл. - Библиогр.: с. 36 (6 назв.).

51. Темирханов, Р. Малое транспортное предприятие в условиях рыночной экономики: [взаимодействие грузоотправителей и грузополучателей] / Р.Темирханов, В. Шведов // Логистика. - 2015. - № 4. - С. 48-49.

В рыночных условиях предоставление качественного сервиса является одной из перспективных задач, стоящих перед работниками Восточно-Сибирской железной дороги. Время диктует необходимость нового клиентоориентированного подхода к управлению системой ФТО. Важнейшим этапом его реализации стала интеграция грузовой и коммерческой службы в Центре фирменного транспортного обслуживания.

52. Элларян, А. Модель многоуровневого управления сферой транспортно-экспедиторских услуг: условия построения, логистическая нацеленность и составляющие / А.Элларян // Логистика. - 2014. - № 11. - С. 30-35 : портр., рис. - Библиогр.: с. 35 (10 назв.).

53. Токарев, Б. Адаптация стратегии маркетинговой логистики для инновационных продуктов / Б.Токарев // Логистика. - 2013. - № 12. - С. 42-44 : портр., ил. . - Библиогр.: с. 44 (2 назв.).

54. Елисеев, С.Ю. Эффективное использование собственных вагонов транспортных компаний на логистических принципах / С.Ю.Елисеев,

А.А.Шатохин // Логистика и управление цепями поставок. - 2014. - № 3. - С. 81-92 : рис. - Библиогр.: с. 92 (10 назв.).

55. Ковальчук, А.Г. **Разработка динамической модели оценки влияния логистики на доходность капитала компании** / А.Г.Ковальчук // Логистика и управление цепями поставок. - 2014. - № 3. - С.58-68.

56. Аверьянова, А. **Деятельность операторских компаний как фактор формирования тарифной политики в сегменте железнодорожных грузоперевозок** / А.Аверьянова // Логистика. - 2013. - № 7. - С. 41-45.

57. Соловьёва, Л. **Логистическая координация работы компаний-операторов** / Л. Соловьёва // Логистика. - 2013. - № 7. - С. 33-37.

58. Прокофьева, Т.А. **Кластерный подход к управлению развитием логистических операторов и формированию конкурентоспособного рынка логистических услуг в России** / Т.А.Прокофьева, А.С.Элларян // Вестник транспорта. - 2014. - № 7. - С. 9-20 : рис. - Библиогр.: с. 20.

Глобализация мировой экономики и расширение международного сотрудничества, развитие международных транспортных коридоров, системы информационного и коммуникационного обеспечения, способствовали формированию крупных транспортных корпораций.

59. Елиеев, С.Ю. **Эффективное использование собственных вагонов транспортных компаний на логистических принципах** / С.Ю.Елиеев, А.А.Шатохин // Вестник транспорта. -2014. - № 5. - С. 21-27.

Эффективная, рациональная и оптимальная технология организации обращения грузовых вагонов на железнодорожном транспорте имеет первостепенное, главенствующее и важное значение, так как от этого зависят, прежде всего, сами объемы перевозимых грузов, скорость их перевозки, сохранность и снижение себестоимости перевозок, то есть те параметры, которые делают перевозку грузов в вагонах привлекательной и надежной.

60. Багимов, А.В. **Классификация различных типов потоков и правовых связей в логистических системах доставки грузов** / А.В.Багимов // Вестник транспорта. - М., 2014. - № 2. - С. 21-28 : ил. - Библиогр.: с. 28 (29 назв.).

Транспортный комплекс России является в высшей степени активным структурообразующим фактором экономики, Управление транспортным комплексом в целом и перевозочными процессами в отдельности могут быть эффективными только при учете их комплексного, системного характера и логистическом подходе к комплексному анализу и управлению систем доставки грузов, когда учитывается каждый параметр, влияющий на перемещение транспортных (вагонов, локомотивов, морских и речных судов) и грузовых единиц.

61. **Методы и модели управления взаимодействием интегрированных транспортно-экспедиторских структур (ИТЭС) в логистической системе доставки грузов/** Т.А.Прокофьева, В.И.Сергеев, А.С.Элларян .-№1.- С. 22-28.

Управление взаимодействием участников и партнеров транспортно-экспедиторской компании в логистической системе (цепи поставок) доставки грузов основано на согласовании экономических интересов и обеспечении межфункциональной и межорганизационной координации и кооперации участников цепей поставок. В круг задач 4PL-провайдеров должно входить управление цепями поставок, логистическое планирование и консалтинг для сетевых структур предприятий ИТЭС. Они должны следить за бесперебойностью процессов во всей цепи поставок и информационным взаимодействием между партнерами и клиентами ИТЭС. При этом умение 4PL-провайдера адаптироваться к конкретным условиям цепи поставок и завоевать доверие задействованных партнеров служит основой для его успешной деятельности. Предприятиям, которые намерены получить статус 4PL провайдеров, необходима правильная стратегия, накопленный опыт и понимание всего процесса управления ЦП в логистической системе комплексного транспортно-экспедиторского обслуживания клиентов

62. Резиденты территорий опережающего развития получают персонального менеджера // Транспортный портал «перевозки.ру».-02.12.2015 г.

Центр маркетинга и продвижения транспортных услуг начал работать при Дальневосточном ТЦФТО. Он должен повысить эффективность работы с широким кругом клиентов железной дороги, причём не только крупными грузовладельцами.

В центре клиенты, желающие воспользоваться железнодорожными перевозками, могут получить в режиме «одного окна» полный пакет традиционных услуг, а также дополнительные сервисы с учётом индивидуальных запросов.

Предоставляются комплексное транспортно-логистическое обслуживание (в том числе во взаимодействии с ООО «Жефко», АО «РЖД Логистика», ПАО «ТрансКонтейнер»), перевозка по специализированному расписанию, разработка схем погрузки грузов, не предусмотренных техническими условиями и т.д. Кроме того, один из отделов центра будет рассматривать вопрос о льготных тарифных условиях в рамках имеющихся у РЖД полномочий.

За счёт повышения уровня сервиса железнодорожники планируют переориентировать на магистраль часть грузопотока с автотранспорта. По словам и.о. заместителя министра промышленности и транспорта Хабаровского края Богдана Мусяновича, в условиях конкурентной среды у отправителей есть возможность выбрать оптимальную схему доставки груза, что определяет эффективность любого бизнеса и способствует развитию региона.

Новое направление деятельности центра – работа с компаниями, участвующими в создании территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР). «Один из менеджеров станет работать с предприятиями Хабаровского края, проведёт мониторинг: какие объекты запланированы к строительству, как будут завозиться строительные грузы, а в

дальнейшем вывозиться готовая продукция, – и предложит схему транспортировки и контроль за обеспечением перевозки точно в срок, – пояснил начальник ТЦФТО Максим Белоусов. – Второй специалист закреплён за Приморским краем».

Резиденты территорий опережающего развития уже заявляют о намерении работать с железнодорожниками. В частности, компания «Техно-НИКОЛЬ» – участник ТОСЭР «Хабаровск», которая строит завод по выпуску базальтовой теплоизоляции (700 тыс. куб. м в год). 90% сырья для производства каменной ваты – камня (габбро-базальта) и кокса – будет доставляться по железной дороге.

Сейчас на этом предприятии отстраивают технологические процессы и тестируют выпускаемую продукцию, сообщил генеральный директор ООО «Завод ТехноНИКОЛЬ Хабаровск» Пётр Орешко. Для нового завода будет организовано примыкание к существующим путям. Протяжённость путей от старого производства к новому составит чуть более 500 м», – проинформировал Пётр Орешко. Он добавил, что вагоны с сырьём приходят на станцию Хабаровск-2, затем Хабаровское предприятие промышленного железнодорожного транспорта распределяет и доставляет груз на производственную площадку.

63. Синергия сборных грузов // Транспортный портал «Перевозки.ру».-07.09.2015 г.

За три последних года, постоянно улучшая и совершенствуя сервис, «РЖД Экспресс» (услуга АО «РЖД Логистика» по перевозке сборных и мелких партий грузов) привлечено на сеть дополнительных грузов на сумму более 650 млн руб.

Стимулом для создания этого бизнеса стал 2011 г., когда в ОАО «РЖД» обсуждалось решение о выводе из оборота среднетоннажных 3- и 5-тонных контейнеров. Отказ от эксплуатации этого вида контейнеров был обусловлен низкой рентабельностью их обработки, их количество на сети сокращалось ввиду полного закрытия или остановки производств.

Дефицит контейнеров мог привести к социальному коллапсу, особенно в регионах Крайнего Севера и Дальнего Востока. Многие люди, проработав здесь по несколько десятков лет, в конце концов, приняли решение вернуться в места постоянного проживания. Но в РЖД достаточно оперативно и с упреждением отреагировали на ситуацию. Внутри РЖДЛ был запущен проект «РЖД Экспресс», который в кратчайшие сроки решил важную государственную задачу. Социальная напряжённость была полностью снята.

В настоящее время около 62% заказов «РЖД Экспресс» приходится на физических лиц. И хотя в структуре доходов эти заказы составляют всего 10%, переходить только на обслуживание представителей бизнеса компания не собирается.

– По предварительным прогнозам, в 2015 г. доля компании на российском рынке транспортно-логистических услуг перевозок сборных грузов составит 1%, или 4% в сегменте компаний, преимущественно пользующихся

железнодорожным транспортом, – делится Виктор Борцов, директор по развитию перевозок мелких партий грузов АО «РЖД Логистика».

«Это неплохой показатель. Но у нас амбициозные и далеко идущие планы: к концу 2020 г. увеличить этот показатель до 10%. Понятно, что в данном аспекте очень важно учитывать фактор конкуренции со стороны автотранспортников, ведь перевозка мелких грузов, по сути, их хлеб. А конкуренция жёсткая, и ошибок быть не должно. Поэтому для каждого клиента наши логисты производят серьёзные расчёты, порой проводя на станциях погрузки-выгрузки, в терминально-складских помещениях, на погранпереходах, в таможенных службах десятки часов, выверяя маршрут следования груза буквально по минутам. Ведь клиент оплачивает конечную доставку груза, а технология перевозочного процесса, издержки, возникшие в пути препятствия не его забота» - отмечает Борцов.

В рамках недавно созданной Объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК), которая свяжет железнодорожные структуры Белоруссии, Казахстана и России, у «РЖД Экспресс» важная роль. Сервис будет положен в основу развития услуг ОТЛК по перевозкам мелких и сборных грузов союзных государств.

– Идея объединить транспортно-логистический рынок на «пространстве 1520» родилась не на пустом месте, – продолжает В. Борцов. – В этом есть своя логика. Во-первых, этому важному экономическому процессу способствовала новая идеология и улучшенная технология работы железнодорожного холдинга, когда во главу угла был поставлен важнейший финансово-экономический принцип – клиентоориентированность. Во-вторых, наработанный опыт компаний, вошедших в ОТЛК, произведёт синергетический эффект, который позволит решать самые сложные логистические задачи. ОТЛК гармонично свяжет транспортные коридоры России, Белоруссии и Казахстана. А интеграция бизнес-процессов, применение принципа кросс-продаж, использование клиентских баз позволит значительно расширить реестр услуг и повысить их качество. Например, количество офисов продаж «РЖД Логистики» уже выросло на 130 единиц за счёт привлечения офисов продаж ещё одного члена ОТЛК – компании «ТрансКонтейнер».

За счёт опыта, приобретённых компетенций планируется увеличить объём выручки компании к концу 2016 г. до 1 млрд руб. Эти планы амбициозные, они экономически обоснованы и продиктованы самой логикой развития рынка транспортно-логистических услуг как в России, так и в странах Содружества.

64. Логистическая деятельность железнодорожных грузовых компаний на примере системы спутникового мониторинга WAGONTRACKER-GPS / А.А.Орлов, И.А.Терехин, Д.А.Сороквашин, К.А.копьян, А.Н.Сукачев // Труды Международной научно-практической конференции Транспорт-2015, [Апрель 2015 г.] / Ростовский университет путей сообщений, Российская академия транспорта, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Российская Федерация. Министерство транспорта, Министерство транспорта РФ. - Ростов н/Д : [Издательство

РГУПС]. - ISBN 978-5-88814-411-4. - 2015. - Ч. 1 : Экономические и технические науки. - С. 186

Работа посвящена исследованию логистической деятельности железнодорожных грузовых компаний. В статье приводится информация о том, как отслеживается груз с помощью зарубежной системы WagonTracker-GPS, рассматриваются перспективы внедрения этой системы в России.

65. Потылкин, Е.Н. **Конкурентоспособность логистических схем доставки грузов с участием подъездных путей** / Е.Н.Потылкин // Труды Международной научно-практической конференции Транспорт-2015. Ч. 1. Экономические и технические науки. – Ростов-на-Дону : Издательство РГУПС. - 2015. - С. 197-199.

Рассмотрены существующие проблемы Белорусской железной дороги, связанные с требованиями ее клиентов. Установлена связь между предъявляемыми требованиями клиентов и конкурентоспособностью логистических схем доставки грузов с использованием железнодорожных подъездных путей. Результаты исследования свидетельствуют о необходимости научного исследования взаимодействия железнодорожных станций с подъездными путями промышленных предприятий.

66. Король, Р.Г. **Обоснование необходимости создания "Сухого порта" для обслуживания транспортного узла** / Р.Г.Король // Труды Международной научно-практической конференции Транспорт-2015, [Апрель 2015 г.] / Ростовский университет путей сообщений, Российская академия транспорта, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Российская Федерация. Министерство транспорта, Министерство транспорта РФ. - Ростов н/Д : [Издательство РГУПС]. - ISBN 978-5-88814-411-4. - 2015. - Ч. 1 : Экономические и технические науки. - С. 126-128. - Библиогр.: с. 381 (2 назв.).

Рассмотрены основные проблемы, возникающие при взаимодействии железнодорожного и морского транспорта, как следствие, определены негативные последствия низкой пропускной способности припортовой станции, влияющие на транспортный процесс в целом. Предложено создание терминала "сухой порт" и организации работы транспортного узла по системе "терминал-станция-порт".

67. Кононенко, А.И. **Нормативно-правовое обеспечение взаимодействия участников логистического рынка** / А.И.Кононенко // Труды Международной научно-практической конференции "Транспорт-2014", [апрель 2014] / Ростов. гос. ун-т путей сообщ. - Ростов н/Д, 2014. - Ч. 1 : Технические и экономические науки. - С. 174-175. - Библиогр.: с. 175 (3 назв.).

68. Лебедев, А.И. **Применение нейросетевого логистического базиса в качестве основы высокоскоростной оптической идентификации железнодорожных подвижных единиц** / А.И.Лебедев // Труды Международной научно-практической конференции Транспорт-2014, [Апрель 2014 г.] / Ростов. гос. ун-т путей сообщ. (РГУПС). - Ростов н/Д, 2014. - Ч. 3 : Технические и естественные науки. - С. 74-75.

69. Пономарёва, Ю.В. **К вопросу об эволюции концепции бренда** / Ю.В.Пономарёва // Труды Международной научно-практической конференции "Транспорт-2013". Ч. 1. Технические и экономические науки. – Ростов-на-Дону, 2013. - С. 182.

70. Балалаев, А.С. **Сущность и условия формирования транспортно-логистических кластеров** / А.С.Балалаев // Труды Международной научно-практической конференции "Транспорт-2014", [апрель 2014] / Ростов. гос. ун-т путей сообщ. - Ростов н/Д, 2014. - Ч. 1 : Технические и экономические науки. - С. 102-104.

71. Скорченко, М.Ю. **О развитии терминально-складского комплекса ОАО "РЖД"** / М.Ю.Скорченко // Труды международной научно -практической конференции Перспективы развития и эффективность функционирования транспортного комплекса Юга России / Федеральное агентство ж.-д. трансп., Ростов. ун-т путей сообщ., Рос. акад. трансп. - Ростов н/Д : [Изд-во РГУПС]. - ISBN 978-5-88814-399-5. - 2015. - Ч. 3. : Гуманитарные, экономические и юридические науки. - [авт. ред.]. - С. 63-64. - Библиогр.: с. 64 (1 назв.).

Основой для развития экспедиторской деятельности ОАО "РЖД" может стать Дирекция по управлению терминально-складским комплексом, как владелец большинства объектов терминально-складской инфраструктуры и грузоподъемных механизмов.

72. Магомедова, Н.М. **Комплекс транспортно - логистических услуг по принципу "одного окна"** / Н.М.Магомедова, Д.В.Сорокин // Труды международной научно -практической конференции Перспективы развития и эффективность функционирования транспортного комплекса Юга России / Федеральное агентство ж.-д. трансп., Ростов. ун-т путей сообщ., Рос. акад. трансп. - Ростов н/Д : [Изд-во РГУПС]. - ISBN 978-5-88814-399-5. - 2015. - Ч. 3. : Гуманитарные, экономические и юридические науки. - [авт. ред.]. - С. 55-56.

Развитие Холдинга, повышение его глобальной конкуренции, увеличение стоимости бизнеса.

73. Зубков, В.Н. **Анализ и меры по обеспечению выполнения нормы участковой скорости на Северо-Кавказской железной дороге** / В.Н.Зубков, Н.Н.Мусиенко // Труды международной научно -практической конференции Перспективы развития и эффективность функционирования транспортного комплекса Юга России / Федеральное агентство ж.-д. трансп., Ростов. ун-т путей сообщ., Рос. акад. трансп. - Ростов н/Д : [Изд-во РГУПС]. - ISBN 978-5-88814-399-5. - 2015. - Ч. 3. : Гуманитарные, экономические и юридические науки. - [авт. ред.]. - С. 41-43 : рис.

В статье приведен анализ участковой скорости на Северо-Кавказской железной дороге и разработаны меры по ее увеличению. Определены направления совершенствования технологии перевозок по всей логистической цепочке от станции погрузки до выгрузки экспортных грузов на припортовых станциях. Это позволит повысить участковую скорость и тем самым улучшить качество обслуживания клиентуры, обеспечить своевременность доставки

грузов, сократить эксплуатационные расходы всех участников перевозочного процесса.

74. Ковалев, Г.А. **Развитие сегмента логистических услуг в структуре холдинга ОАО "РЖД"** / Г.А.Ковалев // Труды международной научно - практической конференции Перспективы развития и эффективность функционирования транспортного комплекса Юга России / Федеральное агентство ж.-д. трансп., Ростов. ун-т путей сообщ., Рос. акад. трансп. - Ростов н/Д : [Изд-во РГУПС]. - ISBN 978-5-88814-399-5. - 2015. - Ч. 3. : Гуманитарные, экономические и юридические науки. - [авт. ред.]. - С. 44-46. - Библиогр.: с. 46 (2 назв.).

В статье рассмотрены перспективы развития логистической деятельности на базе холдинга ОАО "РЖД". Определены ключевые структурные единицы, бизнес-интересы которых находятся в рамках развития услуг аутсорсинга. Рассмотрена деятельность профильной компании ОАО "РЖД Логистика".

75. Ковалев, Г.А. **Логистический аутсорсинг на железнодорожном транспорте** / Г.А.Ковалев // Труды Международной научно-практической конференции Транспорт-2015, [Апрель 2015 г.] / Ростовский университет путей сообщений, Российская академия транспорта, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Российская Федерация. Министерство транспорта, Министерство транспорта РФ. - Ростов н/Д : [Издательство РГУПС]. - ISBN 978-5-88814-411-4. - 2015. - Ч. 1 : Экономические и технические науки. - Библиогр.: с. 375 (1 назв.).

Рассматриваются вопросы разделения транспортно-логистических услуг между агентами рынка. В качестве интегратора логистических процессов рассматривается железнодорожный транспорт. Исследуются эффективность решений по передаче логистических функций сторонним предприятиям.

76. Скорченко, М.Ю. **Разработка технологии оказания компанией ОАО "РЖД" комплексной логистической услуги** / М.Ю.Скорченко // Труды Международной научно-практической конференции Транспорт-2015, [Апрель 2015 г.] / Ростовский университет путей сообщений, Российская академия транспорта, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Российская Федерация. Министерство транспорта, Министерство транспорта РФ. - Ростов н/Д : [Издательство РГУПС]. - ISBN 978-5-88814-411-4. - 2015. - Ч. 1 : Экономические и технические науки. - С. 219-221. - Библиогр.: с. 440 (2 назв.).

В современных условиях функционирования железнодорожного транспорта организация перевозки занимает до 500% времени самой перевозки. Такое положение дел губительно для малого и среднего бизнеса, вследствие чего для большинства грузовладельцев сформировалась потребность в получении комплексной логистической услуги, включающей в себя, в том числе, организацию и оформление перевозки. Формирование такой услуги целесообразно организовать на базе Отдела развития коммерческой деятельности Дирекции по управлению терминально-складским комплексом. При этом выполнение непрофильных для Дирекции операций возможно путем взаимодействия с другими структурными подразделениями компании.

77. Зубков, В.Н. Повышение эффективности взаимодействия железнодорожного и морского видов транспорта / В.Н.Зубков, Е.В.Рязанова // Труды Международной научно-практической конференции Транспорт-2015, [Апрель 2015 г.] / Ростовский университет путей сообщений, Российская академия транспорта, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Российская Федерация. Министерство транспорта, Министерство транспорта РФ. - Ростов н/Д : [Издательство РГУПС]. - ISBN 978-5-88814-411-4. - 2015. - Ч. 1 : Экономические и технические науки. - С. 29-31

В статье приведены факторы, негативно влияющие на повышение взаимодействия участников перевозочного процесса. Для эффективной координации продвижения экспортного грузопотока предлагается создать Мультиmodalный логистический центр, на полигоне, включающего Новороссийский порт и порты Таманского полуострова.

78. Скрипников, И.Н. Применение технологии "одно окно" при оказании транспортно-экспедиционных услуг / И.Н.Скрипников // Труды международной научно -практической конференции «Перспективы развития и эффективность функционирования транспортного комплекса Юга России». Ч. 3. Гуманитарные, экономические и юридические науки. – Ростов-на-Дону : Издательство РГУПС, 2015. - С. 65-67.

Разработано предложение по совершенствованию логистических услуг с применением технологии "одно окно". Приведены примеры апробации предложенной технологии.

79. Кравец, А.С. Анализ возможных индикаторов оптимальности перевозки / А.С.Кравец // Труды международной научно-практической конференции Перспективы развития и эффективность функционирования транспортного комплекса Юга России. Ч. 3. Гуманитарные, экономические и юридические науки. – Ростов-на-Дону : Издательство РГУПС. - С. 47-48.

В статье проанализированы различные индикаторы, определяющие эффективность перевозки грузов на железнодорожном транспорте. Особое внимание уделено современному состоянию системы показателей эффективности перевозок грузов и ее актуальности в современных условиях работы транспорта.

80. Ковалев Г.А. К вопросу развития логистической деятельности на железнодорожном транспорте / Г.А.Ковалев // Труды Международной научно-практической конференции "Транспорт-2014", [апрель 2014] / Ростов. гос. ун-т путей сообщ. - Ростов н/Д, 2014. - Ч. 1 : Технические и экономические науки. - С. 169-171 : рис.

81. Гайтаров А.Р. Организация клиентоориентированных транспортно-логистических центров на железнодорожных станциях малодетальных регионов / А.Р.Гайтаров // Труды Ростовского государственного университета путей сообщения / Ростов. гос. ун-т путей сообщ. (РГУПС). - 2014. - № 2(27). - С. 29-31 : рис. - Библиогр.: с. 31 (2 назв.).

82. Скрипников, И.Н. Варианты снижения стоимости предоставления вагонов на основе логистических принципов / И.Н.Скрипников // Труды

Международной научно-практической конференции "Транспорт-2014". Ч. 1. Технические и экономические науки. – Ростов-на-Дону, 2014. - С. 242-244.

83. Немова, А.В. **Логистический контроллинг на транспорте** / А.В.Немова // Труды Международной научно-практической конференции "Транспорт-2014", [апрель 2014] / Ростов. гос. ун-т путей сообщ. - Ростов н/Д, 2014. - Ч. 1 : Технические и экономические науки. - С. 208-210 : рис.. - Библиогр.: с. 210 (2 назв.).

Создание транспортно-логистических информационных центров позволит скоординировать взаимодействие всех видов транспорта и всех участников цепи поставок, увеличить объем перевозок и снизить общие и операционные логистические издержки.

84. Рязанова, Е.В. **Новые требования к единому технологическому процессу в условиях внедрения логистических технологий на железнодорожном транспорте** / Е.В.Рязанова // Труды Международной научно-практической конференции "Транспорт-2014", [апрель 2014] / Ростов. гос. ун-т путей сообщ. - Ростов н/Д, 2014. - Ч. 1 : Технические и экономические науки. - С. 231-232 : рис., табл.

85. Чеботарева, Е. А. **Перспективы преобразования ОАО "РЖД" в оператора комплексных логистических услуг** / Е.А.Чеботарева, М.Ю.Скорченко // Труды Международной научно-практической конференции "Транспорт-2014", [апрель 2014] / Ростов. гос. ун-т путей сообщ. - Ростов н/Д, 2014. - Ч. 1 : Технические и экономические науки. - С. 87-89.

86. Еловой, И.А. **Оценка конкурентоспособности мультимодальных схем доставки грузов в логистических системах** / И.А.Еловой // Труды Международной научно-практической конференции "Транспорт-2014", [апрель 2014] / Ростов. гос. ун-т путей сообщ. - Ростов н/Д, 2014. - Ч. 1 : Технические и экономические науки. - С. 145-147 : рис.. - Библиогр.: с. 147 (2 назв.).

87. **Межфункциональные проекты:** [реализация проектов по применению сквозных технологий перевозочного процесса] // Железнодорожный транспорт. - 2015. - № 11. - С. 46-49 : ил.

Представлены материалы четвертой в 2015 г. видеоконференции по вопросам внедрения технологий бережливого производства, посвященной реализации межфункциональных проектов по применению сквозных технологий перевозочного процесса. В ходе видеоконференции были рассмотрены четыре межфункциональных проекта, реализованные на Свердловской, Октябрьской, Южно-Уральской и Дальневосточной железных дорогах.

88. Фролов, В.Ф. **Курс на повышение эффективности** / В.Ф.Фролов // Железнодорожный транспорт. - 2015. - № 11. - С. 4-7.

Рассмотрены мероприятия по сокращению издержек и повышению доходности на Восточно-Сибирской железной дороге в сложной современной экономической ситуации. Освещены три основных направления работы по стабилизации финансово-экономического положения на дороге: оптимизация затрат, увеличение доходов, в частности за счет повышения уровня сервиса и

предоставления новых видов услуг, и повышение производительности труда. Приведены данные реализации проектов бережливого производства на дороге.

89. Елисеев, С.Ю. **Управлению парками транспортных компаний - логистические принципы** : [оптимизация обращения грузовых вагонов] / С. Ю. Елисеев, А. А. Шатохин // Железнодорожный транспорт. - 2014. - № 10. - С. 62-65 : ил.

90. Кужель, А.Л. **Эффективное управление вагонопотоками** / А.Л.Кужель, И.Н.Шапкин, А.Н.Вдовин // Железнодорожный транспорт. - 2014. - № 10. - С. 4-11 : рис., табл.

91. Бабаев, С.М. **Преобразование ОАО "РЖД" в транспортно-логистическую компанию** / С.М.Бабаев // Железнодорожный транспорт. - 2014. - № 5. - С. 4-8.

92. **Новый инструментарий для экспедитора**/И.А.Дубровин //Железнодорожный транспорт.-2013.-№ 12.-С. 54-56.

Чтобы транспортные коридоры России могли соответствовать уровню мировых транспортных систем и составить им достойную конкуренцию, необходимо активно внедрять не только современную технику и оборудование для перевозок грузов, но и повышать эффективность логистических и информационных технологий. Одним из важных инструментов, который сможет обеспечить серьезное техническое перевооружение будущих современных экспедиторских компаний, становится механизм электронной подписи, позволяющий внедрить технологию передачи через Интернет различных документов в электронном виде с сохранением их юридической значимости. Активное внедрение в среде экспедиторов такого механизма дает им возможность подписывать через Интернет юридически значимые документы с грузовладельцами в считанные минуты. Это, в свою очередь, позволяет буквально в считанные минуты формировать по запросу грузовладельцев любые логистические цепочки

93. Багинова, В.В. **Логистический бизнес: гармония затрат и результата** / В.В.Багинова, Л.С.Федоров, С.Б.Лёвин // Мир транспорта. - 2014. - № 5. - С. 112-114.

Статья посвящена проблемам использования логистики на рынке перевозок в условиях преобладания потоковых процессов.

94. **Оптимизация транспортных затрат в логистике бизнеса**/Л.Миротин, Е.Лебедев, А.Рыжков, Е.Булатников // Мир транспорта.- 2013.-№ 3.- С. 84-89

Рассмотрены основные направления повышения эффективности транспортного обслуживания на основе концепции перехода от процессов физической перевозки (транспортировки) к предоставлению транспортно-логистических услуг; возможность преодоления противоречий, связанных со сложившимися представлениями о критериях качества и ассортимента (видов) работ с точки зрения экономики и интересов бизнеса. На примере структур Краснодарского края и Москвы показаны более рациональные и менее затратные варианты коммерческого сотрудничества грузоотправителей и

грузополучателей. Разработаны рекомендации по снижению транспортных затрат на единицу готовой продукции с учетом оптимизации транспортно-логистических процессов

95. В поисках резервов: статистика объемов в контейнерном сегменте пока позитивная // Транспорт. Аналитический журнал. - 2014. - № 8/9. - С. 77-80 : цв. ил., табл.

Контейнерные перевозки один из немногих сегментов грузовых перевозок на сети РЖД, который демонстрирует стабильно положительную динамику на протяжении последних лет. Даже некоторое снижение темпов роста в текущем году не дает оснований для серьезных пессимистических настроений. Тем не менее конкуренция в этом сегменте с другими видами транспорта не снижается и становится все более очевидной необходимость формирования новых подходов к работе с клиентами, а также разработки новых технологий, адекватных меняющимся запросам рынка.

96. GEFCO Россия реализует крупнейший проект логистики железнодорожных поездов из Испании в Россию// Logist.Ru .- 26.08.2014 г.

Ведущий поставщик интегрированных логистических решений и услуг для автомобильного сектора и промышленных предприятий GEFCO, выступил логистическим партнером проекта поставки на российские магистрали подвижного состава нового поколения и инфраструктуры испанского производства TALGO. Контракт на разработку поездов был подписан ОАО «Федеральная пассажирская компания» и PATENTES TALGO S.L. в 2012 г.

Партнером одного из самых крупных проектов на российском рынке железных дорог по перевозке подвижного состава в рамках объявленного тендера была выбрана компания GEFCO, представленная тандемом: GEFCO Испания и GEFCO Россия.

GEFCO предоставила комплексное решение по логистике подвижного состава в формате 3PL с полным сектором услуг, необходимых для движения продукции по всей цепочке поставок. В конце марта 2014 г. была доставлена первая партия вагонов и локомотивов TALGO в Россию. Перевозка осуществлялась морским путем, а также автомобильным и железнодорожным транспортом. С завода TALGO в порт Бильбао состав перевозили на низкорамных тралах. Там для дальнейшей морской транспортировки на Ро-Ро паром они были погружены спаренными кранами на мафи-трейлеры и доставлены в Россию в порт Усть-Луга, откуда перегрузка составов для международной железнодорожной доставки в Москву на ст. Киевская осуществлялась двумя ричстакерами.

Проект перевозки стал для GEFCO очередной демонстрацией высокого уровня и компетенции в области транспортировки негабаритных грузов. «Для GEFCO большая честь принять участие в такой крупномасштабной комплексной транспортировке и одновременно отличная возможность продемонстрировать высокий профессиональный уровень в предоставлении индивидуальных и эффективных решений, - отметила Эвия Робалде.

Успех не был бы полным без слаженного взаимодействия наших коллег GEFCO Россия, GEFCO Испания и партнеров из ОАО «ФПК» и TALGO Испания».

Пассажирские поезда Talgo состоят из 20 вагонов и рассчитаны на 400 с небольшим мест. В составы включены вагоны с местами для сидения 1 и 2 классов, а также спальные вагоны класса «Люкс». Ожидается, что всего в течение 2014-2015 гг. в Россию благодаря логистическим решениям компании GEFCO будет поставлено семь поездов: три состава пойдут из Москвы через Минск и Варшаву на Берлин, а еще четыре будут курсировать на внутрироссийских маршрутах.

97. Бондаренко, В. Становление клиентоориентированного подхода на рынке железнодорожных перевозок посредством диверсификации услуг операторских компаний / В.А.Бондаренко, Н.В.Гузенко // Маркетинг в России и за рубежом. - 2014. - № 6. - С. 105-112.

98. Маликов, О.Б. Логистика пакетных перевозок штучных грузов / О.Б.Маликов, Е.К.Коровяковский, Д.И.Илесалиев // Известия Петербургского университета путей сообщения. - 2014. - Вып. 4. - С. 51-57.

99. Адамова, А.А. Повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта путём снижения транспортно-логистических издержек / А.А.Адамова // Известия Петербургского университета путей сообщения. - 2014. - Вып. 3. - С. 5-9.

В условиях развития рынка транспортных услуг и конкуренции между видами транспорта для формирования доходов и конкурентоспособности перевозок важное значение имеют гибкие тарифы и цены на транспортные услуги.

100. Дмитриев, А.В. Логистика перевозок сборных грузов на железнодорожном транспорте / А.В.Дмитриев // Развитие экономической науки на транспорте: новые решения : сб. докл. 2-й Междунар. науч.-практ. конф., Санкт-Петербург, 6-7 июня 2013 г. / Петербург. гос. ун-т путей сообщ. - СПб., 2014. - С. 119-129 : рис. . - Библиогр.: с. 129 (7 назв.).

101. Читаянц, Г.А. Логистический рынок России: мультимодальные перевозки и их особенности / Г.А.Читаянц, В.В.Соляник // Анализ и прогнозирование систем управления в промышленности и на транспорте : тр. 15-й междунар. науч.-практ. конф. молодых учёных, студентов и аспирантов, Санкт-Петербург., 15-17 апр. 2014 г. / Петербург. гос. ун-т путей сообщ. - СПб., 2014. - С. 342-347 . - Библиогр.: с. 347 (5 назв.).

102. Николаева, А.И. Общий подход к оценке логистических издержек и эффективности функционирования сухих портов : [терминалы ОАО "РЖД"] / А.И.Николаева, В.В.Багинова, Н.Н.Пашков // Развитие экономической науки на транспорте: новые решения : сб. докл. 2-й Междунар. науч.-практ. конф., Санкт-Петербург, 6-7 июня 2013 г. / Петербург. гос. ун-т путей сообщ. - СПб., 2014. - С. 357-359.

103. Мухина, И.И. Клиентоориентированность логистики на железнодорожном транспорте / И.И.Мухина, А.В.Резер, А.В.Смирнова // Транспортное дело России. - 2014. - № 4. - С. 7-10.

В статье проанализирована проблема увеличения конкурентоспособности системы железнодорожных отправок посредством формирования системы логистического обслуживания грузовладельцев. В статье рассмотрены сильные и слабые стороны конкурентных преимуществ железнодорожного и автомобильного транспорта, а также рассмотрены аспекты клиентоориентированности логистики железнодорожного транспорта.

Предъявляемые грузоотправителями все новые требования к качеству, срокам и стоимости доставки груза способствуют постоянному развитию рынка транспортно-логистических услуг, усложнению организации его структуры и совершенствованию форм взаимодействия с клиентом.

104. Резер, А.В. Проблемы развития и применения логистических технологий на железнодорожном транспорте / А.В.Резер, Т.М.Гаврилюк // Транспортное дело России. - 2014. - № 2. - С. 38-44.

В статье рассмотрены проблемы развития и применения логистических технологий современными транспортными компаниями в условиях реформирования транспортной отрасли, в том числе железнодорожного транспорта.

105. Маликов, О.Б. Перевозки и складирование товаров в цепях поставок / О.Б.Маликов. – М. : УМЦ ЖДТ, 2014. – 537 с.

Рассмотрены теоретические и практические вопросы проектирования и организации грузовых перевозок в цепях поставок. Дана характеристика и особенности деловой логистики как комплексной системы эффективной организации грузопотоков и цепей поставок

106. Оценка конкурентоспособности грузовых перевозок на основе показателей качества транспортного обслуживания с применением многомерной модели//Бюллетень ОУС ОАО «РЖД».-2014. -№1.- С.57-65

В статье рассмотрена оценка конкурентоспособности грузовых перевозок железнодорожным транспортом. В связи с тем, что комплексная оценка конкурентоспособности позволяет определять динамические изменения анализируемых показателей в целом, не учитывая влияние отдельных из них, существует необходимость совершенствования существующих методов такой оценки. В статье предложена модель оценки конкурентоспособности грузовых перевозок на основе оценки качества транспортного обслуживания с применением многомерного вектора. Предложенная модель позволяет решить ряд недостатков уже существующих моделей и методов, поскольку с ее помощью можно определить не только комплексное влияние качества транспортного обслуживания на уровень конкурентоспособности, но и влияние каждого отдельного анализируемого в системе показателя. С помощью предложенной модели произведена оценка конкурентоспособности грузовых перевозок на основе анализа их качества с точки зрения клиентоориентированного подхода.

107. Медведева, А.Г. **Расчетная модель для нахождения оптимального варианта местоположения контейнерных перевалочных (железнодорожный/ автомобильный транспорт) терминалов для снабжения Московского региона /** А.Г. Медведева // Железнодорожный транспорт на современном этапе развития : сб. тр. молодых ученых ОАО ВНИИЖТ / ОАО НИИ ж.-д. трансп. (ВНИИЖТ). - М., 2013. - С. 74-78.

108. **К вопросу проектирования транспортно-логистических систем /** В.И.Апатцев, С.Ю.Елисеев // Наука и техника транспорта.-2013.-№1.-С. 47-52

Рассмотрены сложившиеся условия взаимоотношений между грузовладельцами, транспортными посредниками и перевозчиками по вопросам рациональной организации перевозок. Предложены понятие "транспортно-логистической системы" и пути синергетического взаимодействия элементов транспортной системы.

109. Горбунов, А.А. **Политика взаимодействия компаний-операторов и предприятий железнодорожного комплекса: опыт современной России /** А.А.Горбунов. - М. : Социально-политическая мысль, 2013. - 171 с. : ил.

110. Гусейнов, Р.Р. **Проектные риски создания железнодорожных станций с контрейлерным терминалом /** Р.Р.Гусейнов // Безопасность движения поездов : тр. четырнадцатой науч.-практ. конф., 24-25 окт. 2013 г., Москва / Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ). - М., 2013. - С. IV-3-5 : табл.

111. **Развитие системы управления экспортными перевозками в железнодорожно-морском сообщении на базе логистических и информационных технологий/** А.Г.Черняев, Е.А.Чеботарева, Д.А.Ломаш.- Ростов нД: РГУПС, 2013.- 188 с.: ил

Представлены результаты теоретического исследования существующей системы управления экспортными перевозками в железнодорожно-морском сообщении и методы ее совершенствования в условиях развития внешнеэкономических торговых связей и интеграции железных дорог России в международный транспортный рынок на основе развития логистических и информационных технологий

112. **«РЖД Логистика» активно развивает сервис по доставке частных легковых автомобилей по Северной железной дороге//**ИА INFOLine (по материалам компании)/Advis.ru, 11.08.2014 г.

Компания «РЖД Логистика» активно развивает социально значимый сервис по доставке частных легковых автомобилей по Северной железной дороге. Эта услуга наиболее актуальна на участке Сосногорск – Воркута, где отсутствует нормальное автомобильное сообщение, и особенно востребована именно летом, когда многие жители региона отправляются в отпуск. Филиал ОАО «РЖДЛ» в Санкт-Петербурге совместно с Северной дирекцией по управлению терминально-складским комплексом разработали эффективное решение для доставки автомобилей в специализированных вагонах-сетках.

Подвижной состав предоставлен другой дочерней компанией ОАО «РЖД» - ОАО «РейлТрансАвто». В такой вагон-автомобилевоз помещается до 12 машин, при этом значительно снижается себестоимость перевозки.

В комплекс услуг входит погрузка, размещение и крепление груза, оформление перевозочных документов, ответственное хранение, а на станции назначения - выгрузка автомобилей. В стоимость включено также страхование груза на время перевозки.

Всего на сегодняшний день по заявкам жителей региона перевезено более 50 автомобилей. Перевозки осуществляются в рамках проекта «РЖД Экспресс».

113. Ресурсосбережение в логистических цепях // Экология и охрана труда.-2013.-№9.-С.33-38

В качестве объектов оценки расхода материальных ресурсов в цепи логистики выступают объемы, затраты, эффективность использования, структура, экономия материалов, топлива, энергии, запасных частей. В зависимости от объектов оценки классифицируются и показатели.

Общие показатели охватывают объекты оценки в целом и определяют состояние расхода материальных ресурсов при анализе производственно-хозяйственной деятельности. Например, общая потребность в материальных ресурсах, стоимость переработки единицы груза, абсолютная экономия материальных ресурсов и др. Частные показатели характеризуют объекты оценки по отдельным видам ресурсов. Например, потребность в запасных частях, топливе, энергии, вспомогательных материалах, расход электроэнергии на один час работы оборудования, сроки использования.

Общие и частные показатели подразделяются на показатели, оценивающие затраты и использование материальных ресурсов в натуральном, стоимостном и относительном выражении (коэффициенты и индексы). Каждый характерный измеритель объединяет группу показателей – прямых и косвенных.

Прямые показатели характеризуют объекты оценки абсолютно – в натуральной или стоимостной форме, или относительно. Это, например, амортизационные расходы основных фондов или расходы на один час работы оборудования; срок его службы, абсолютная экономия ресурсов в отдельных цепях логистики или их звеньях; затраты на горючее, обтирочные и смазочные материалы, пар и сжатый воздух, силовую энергию.

Косвенные показатели, в свою очередь, подразделяются на основные и дополнительные. Основные оценивают степень использования материальных ресурсов как в натуральном и стоимостном выражении, так и с помощью ряда индексов и коэффициентов (например, нормативы оборотных средств на запасные части, тару и инвентарь; коэффициенты ремонтных и профилактических затрат, межремонтного обслуживания).

Дополнительные показатели характеризуют затраты и использование материальных ресурсов опосредованно через коэффициенты использования парка оборудования, планового фонда времени работы оборудования; относительной экономии на амортизационных отчислениях за счет улучшения использования производственных фондов, складского оборудования и транспортных средств и др.

Разработка экономического механизма ресурсосбережения (ЭМР) осуществляется последовательно: намечаются основные направления деятельности, определяются условия и принципы функционирования ЭМР в виде исходных положений, вычленяются основные составные элементы, действенные производственные связи между ними, разрабатываются критерии оценки эффективности использования материальных ресурсов в цепи логистики.

В качестве исходных принципов функционирования ЭМР выдвигаются материальная заинтересованность работников при разграничении функций, комплексная оценка состояния экономии и рационального использования материальных ресурсов, а также в каждом звене цепи логистики.

В качестве основных элементов ЭМР выступают натуральный (движение материальных ресурсов); стоимостной (себестоимость выполненной работы); технический (технологическая подготовка производства); организационный (организационная подготовка производства); учетный (учет операций по расходу материалов); нормативный (система нормирования расхода материалов); контроля (качество выполняемой работы); экономический (поощрения и административные санкции); регламентирующий элемент (нормативная документация).

Функционирование ЭМР предопределяется его производственными связями (внешними и внутренними) и взаимосвязью элементов системы с принципами, факторами и критериями оценки деятельности. Эта взаимосвязь осуществляется, как правило, на формальной основе. Неформальные производственные связи не смогут обеспечить хорошего функционирования экономического механизма ресурсосбережения.

Взаимосвязь всех звеньев и составляющих ЭМР должна осуществляться в рамках общей цепи логистики по стоимостным и натуральным показателям движения материальных ресурсов. Все элементы системы должны взаимодействовать в реальном режиме функционирования.

114. Плохая логистика сдерживает транзит // Транспортный портал «Перевозки.ру».-6.11.2013 г.

К такому выводу пришли участники прошедшей в РОАТ МИИТа международной научно-практической конференции «Безопасность логистических систем и цепей поставок».

Как отметил президент Евро-Азиатской логистической ассоциации Николай Титюхин, объём транзита импортных грузов через нашу страну сейчас составляет лишь 0,5 млрд долл. в год. А в рейтинге Всемирного банка по уровню логистического развития Россия занимает 95-е место в мире. Этот показатель отражает работу таможи, состояние инфраструктуры, скорость и стоимость доставки, наличие задержек при перевозке и возможность отслеживать грузы в пути.

Директор РОАТ МИИТа Владимир Апатцев уточнил, что для исправления ситуации необходимо принять организационно-технические меры по обеспечению безопасности цепей поставок. В частности, шире должны

использоваться спутниковые навигационные системы слежения за сохранностью продукции в процессе доставки.

Кроме того, следует надёжнее защищать грузы при транспортировке. Заместитель генерального директора предприятия «РЖД-Охрана» Александр Логинов сообщил, что с мая нынешнего года его сотрудники стали постоянно сопровождать поезда с ценными товарами на маршруте Москва – Екатеринбург. После этого кражи продукции из вагонов полностью прекратились. Дело в том, что работники предприятия «РЖД-Охрана» следят даже за «брошенными» составами в отличие от сотрудников вневедомственной охраны Минтранса.

По словам профессора МИИТа Петра Куренкова, не менее важно организовать опорную сеть логистических центров, чтобы вывести из крупных мегаполисов значительную долю складских и транспортно-таможенных объектов. Это создаст условия для переключения части грузопотоков с автомобильного на железнодорожный транспорт без снижения качества доставки. По расчётам экспертов, такое решение позволит ускорить продвижение товаров на 10-20% и снизить суммарные издержки в цепи поставок на 5-10%.

115. Фактор времени в перевозочном процессе/Ф.А.Тепман //Арктика: общество и экономика.-2013.-№ 9.-С. 61-65.

Фактор времени как системообразующий элемент в логистических технологиях перевозочного процесса всегда был актуален и рассматривался как критериальный фактор эффективности использования производственных ресурсов экономических субъектов. В рамках оценки использования оборотных средств главным критериальным фактором, влияющим на стоимость грузовой массы в пути, или грузовой массы на колесах, при прочих равных условиях, является скорость передвижения и сроки доставки грузов

116. Бондаренко, В.А. Актуализация бенчмаркинга грузовых операторов на рынке железнодорожных перевозок в России / В.А.Бондаренко, Н.В.Гузенко // Маркетинг в России и за рубежом. - 2013. - № 5. - С. 58-67.

117. Организация перевозки сборных грузов с использованием логистического подхода/ Н.В.Стефанович, Т.Р.Кисель //Наука и техника.- 2013.-№3.- С. 68-73.

Перевозка сборных грузов - одно из наиболее перспективных направлений на рынке логистических услуг, обусловленное тем, что заказчик получает возможность доставки товара небольшими партиями без существенного увеличения стоимости перевозки. Данный фактор способен заметно улучшить экономические показатели предприятия, поскольку позволяет не замораживать оборотные средства в складских запасах, более гибко реагировать на рыночный спрос, оптимизировать расходы на расширение товарного ассортимента. Поэтому в последнее время возрос интерес у перевозчиков по доставке сборных грузов вышеприведенным способом

118. Эффективная организация и управление таможенно-логистической частью проектов по модернизации //Металлы Евразии.-2013.-№1.- С. 55

В современной практике модернизации производств отечественные металлурги, как правило, прибегают к помощи и опыту зарубежных фирм. В связи с этим неизбежно возникают вопросы организации поставок и управления таможенно-логистической частью проекта. Прежде всего, составные части производственных линий могут поставляться из разных точек мира, что подразумевает использование нескольких видов транспорта. Как показывает практика, в реализации подобных проектов обязательным является привлечение специализированных транспортных средств, так как немалая часть оборудования, металлоконструкций и спецтехники попадает под определение негабаритных и тяжеловесных грузов. На этапе планирования необходимо учитывать специфику перевозимых грузов, условия транспортировки, сроки доставки, готовность со стороны получателя к приему и хранению груза

119. Эффективное управление вагонными парками в условиях множественности операторов / В. Ф. Фролов // Экспедирование и логистика. - 2013. - № 1. - С. 30-33.

В статье рассмотрены вопросы эффективности цепей поставок и дан анализ рынка транспортно-логистических услуг и объемов их аутсорсинга. Подробно рассмотрена техническая оснащенность отдельных элементов транспортно-логистической инфраструктуры цепей поставок. Предложено понятие технологических разрывов между элементами транспортно-логистической инфраструктуры цепей поставок и предварительно оценен их уровень. При этом рассмотрено влияние технологических разрывов на коммерческую скорость доставки товаров в цепях поставок и затраты на транспортировку на железнодорожном, автомобильном, внутреннем водном, морском и воздушном транспорте. Рассмотрены также тенденции развития услуг складских операторов. Приведены примеры существующих сроков доставки товаров во внешних цепях поставок.

120. Эффективность логистики и конкурентоспособность России // Транспорт Российской Федерации.-2013.-№1(44).-С.19-23

В статье сообщается о результатах исследований, проведенных Всемирным банком, связи уровня развития логистики с индексом глобальной конкурентоспособности и уровнем ВВП на душу населения. Показано положение России в рейтинге стран по индексу эффективности логистики. Особое внимание уделено необходимости совместных усилий государства и бизнес-структур для повышения эффективности использования транспорта.

121. «РЖД Логистика» вводит дополнительный сервис по ускоренной доставке грузов по нескольким маршрутам // ИА INFOLine, Advis.ru 09.01.2013 г.

ОАО «РЖД Логистика» в рамках услуги «РЖД Экспресс» вводит дополнительный сервис по ускоренной доставке грузов по нескольким маршрутам.

Благодаря использованию скорых и пассажирских поездов доставка груза из Москвы во Владивосток, например, уже сейчас занимает от 7 до 10 суток, что является самым быстрым способом наземной доставки. Этой же скоростью обеспечивается доставка груза из Москвы в города вдоль Транссибирской магистрали: Киров, Пермь, Екатеринбург, Тюмень, Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ, Чита, Белогорск, Биробиджан, Хабаровск, Уссурийск.

Предлагается как доставка мелких партий грузов от 20 кг, так и повагонные отправки, что позволяет единовременно доставлять до 120 м3 срочного груза.

Дополнительно можно воспользоваться хранением груза на складах ОАО «РЖД», его упаковкой, и заказать доставку по схеме обслуживания «от двери до двери». При необходимости обеспечивается тепловой режим. Услуга востребована клиентами, обеспечивающими поставку печатной продукции, автозапчастей, мебели, фармацевтической и косметической продукции, некоторых видов продуктов питания.

Ускоренная доставка грузов «РЖД Экспресс» в 2013 г. соединит более 100 городов, что даст клиентам компании преимущество в скорости и стоимости доставки продукции перед конкурентами

Зарубежный опыт

122. Новые рынки сбыта для железнодорожной отрасли: особенности ведения бизнеса (Зарубежный опыт) // Railway Gazette International.-2015.-№4.-Р.62

Рассмотрены результаты проведённого консультативной компанией Roland Berger Strategy Consultants опроса руководителей ряда фирм и компаний, занимающихся бизнесом на новых железнодорожных рынках (например, в таких странах, как Украина, Ирак, Сирия, Нигерия). Отмечены факторы, определяющие стабильность деятельности в этих регионах, а также проблемы, затрудняющие ведение бизнеса. Даны предложения по повышению эффективности бизнеса на новых рынках.

123. Принципы устойчивости в логистических системах (Германия)// Deine Bahn. - 2013. - № 10. - S.48-51

Даётся описание стратегий устойчивого развития экологически безопасной транспортной системы, где логистика занимает лидирующие позиции.

124. Конкуренция и сотрудничество в обеспечении коммерческого успеха железных дорог (зарубежный опыт) // Railway Gazette International. - 2014. - № 9. - Р. 186

Представлено мнение г-на Генри Познера (III), американского специалиста по вопросам организации деятельности железнодорожных компаний, маркетингу и сбыту транспортных услуг. Помимо опыта работы с железными дорогами в США, г-н Г. Познер возглавляет пассажирскую железнодорожную компанию-оператора Hamburg-Köln-Express (НКХ) в Германии, сектор региональных железнодорожных перевозок RegioRail во Франции.

Определяется возможность применения американского опыта при работе с европейскими железными дорогами, а также создания в будущем сети коммерчески независимых европейских железнодорожных операторов.

125. Анализ и тенденции развития логистики в Германии на 2011-2016 гг.//Транспорт, наука, техника, управление.-2013.-№1.-С.84-85

Основным естественным лидером на рынке логистики является Германия. От общего объема логистического рынка стран ЕС доля участия Германии составляет порядка 23%. В данной статье представлен обзор тенденций развития логистики в Германии.

Экономика Германии и ее логистика сейчас находятся на стадии зрелости и концентрируют свои усилия на том, чтобы удерживаться на этой стадии и не переходить к деградации (ежегодный прирост должен быть 1,5-2%).

Современные тенденции могут быть интересны, прежде всего, ученым и специалистам, работающим на международном уровне в международных проектах, а также российским компаниям, входящим в международные глобальные цепи поставок.

126. Внутренний транспорт и логистика на современном этапе (зарубежный опыт) // Транспорт: наука, техника, управление.-2013.-№8.-С.24-29

Изложены основные направления развития транспорта и логистики на современном этапе в странах Европы. Приведены примеры модернизации объектов логистики. Отмечена важность автоматизации и внедрения современных информационных технологий на транспорте и в логистике.

127. Bottler Stefan

Informationen aus der Lieferkette in Echtzeit/Программа контроля логистических цепей поставок в реальном времени.-DVZ: Dtsch. Verkehrs-Ztg. -2013.- С. 5

В Германии при поддержке Европейского фонда регионального развития Efre реализуется специальная программа помощи экспедиторским фирмам со средними размерами бизнеса в области использования информационных технологий для контроля функционирования логистических цепей поставок. Программа Realtime Process Network (Realpronet) учитывает интересы грузоотправителей, экспедиторов, перевозчиков и грузополучателей и позволяет в реальном времени контролировать все этапы логистической цепочки.

128. Wohrle Thomas

Wasser von der Schiene/Переход с автомобильного на железнодорожный транспорт для перевозок минеральной воды в Германии.-DVZ: Dtsch. Verkehrs-Ztg., 2013.- С. 14, 1 ил.

Фирма Danone Waters Deutschland GmbH (Германия), дочерняя фирма французского концерна Danone, производит значительное количество минеральной воды ведущих европейских марок. Логистическое обслуживание фирмы в Германии выполняет фирма Trana Service Team. С целью снижения транспортных и логистических затрат фирма перешла от использования

автомобильного транспорта для транспортировки минеральной воды к активному использованию железнодорожного транспорта. Каждую неделю фирма отправляет 12-14 полносоставных поездов с готовой продукцией. Это обеспечивает не только снижение затрат, но и значительно уменьшает выбросы в окружающую среду двуокиси углерода.

129. De Jong Nicole

Wissen, was auf der Strecke los ist/Партнерский европейский проект в области перевозок химических грузов между странами Западной и Восточной Европы.-DVZ: Dtsch. Verkehrs-Ztg., 2013.- С. 3

С целью развития транспорта и логистики химических грузов и создания эффективных логистических цепей поставок между странами Западной и Восточной Европы при поддержке ЕС разработан проект кооперации 15 стран-партнеров "Chemilog T&T" общей стоимостью 2 млн евро, из которых ЕС финансирует 80% затрат. В проекте участвуют Германия, Польша, Чехия, Словакия, Австрия, Италия и др. Основные маршруты железнодорожных перевозок: Германия - Польша - Россия и Италия - Словения - Венгрия - Украина. Основой обеспечения безопасности перевозок является строгое соблюдение норм RID. Значительное внимание в проекте, рассчитанном до конца 2014 г., уделяется информационным технологиям и обмену данными о перевозках химических грузов, в первую очередь - опасных.

130. ТНВ-Sonderbeilage "Baltic Sea"/Логистическая цепочка поставок слябов из России в Западную Европу// Frachtdienst.-2013.- Вып.68, 6.-С. 16

Сообщается о логистической цепочке поставок слябов из России в Западную Европу. Слябы железнодорожным транспортом следуют до порта Усть-Луга, где перегружаются на морские суда и следуют в порт Саснитц, где перегружаются на железнодорожные вагоны для доставки заказчику. Ежемесячный грузопоток составляет 1500 т слябов. Кроме того в Чехию доставляются до 200 вагонов со слябами, которые перегружаются на вагоны европейской колеи и далее следуют в пункт назначения.

131. Развитие логистики на железных дорогах Индии // Железнодорожный транспорт.-2014.-№1.-С.79

Железные дороги Индии (IR) в условиях роста спроса на грузовые перевозки уделяют особое внимание развитию логистики. При этом по мнению специалистов, упор должен быть сделан на четыре основных аспекта: формирование сети с комплексными транспортными и сопутствующими услугами, строительство современных грузовых терминалов, повышение производительности транспортного процесса, обеспечение инвестиций. Согласно стратегическому плану IR, сеть железнодорожных грузовых перевозок должна формироваться вокруг специализированных железнодорожных грузовых коридоров, обслуживаемых 20-30 скоростными дорогами, 150 фидерными линиями и 700 грузовыми терминалами. Предполагается также создание 15-20 логистических парков для переработки контейнеризированных и пакетированных грузов. Как считают эксперты IR,

исключительно за счет повышения эффективности использования имеющихся основных фондов можно добиться роста производительности на 10%. Для дальнейшего же ее увеличения необходимы значительные инвестиции.

132. Новый этап в развитии транспорта и логистики за рубежом// Транспорт: наука, техника, управление.-2014.-№12.-С.46-51

Изложены основные направления развития транспорта и логистики на современном этапе в странах Европы. Значительно активизировались научные работы в области внутреннего транспорта и логистики. Это позволило создать новые виды оборудования, разработать инновационные технологии, на новой основе внедрять информатизацию в логистике.

Все большее применение находит за рубежом так называемая «облачная компьютеризация». Транспортные и логистические фирмы охотно внедряют такую технологию, поскольку это позволяет сократить текущие затраты, повысить эффективность управления и обеспечить более высокий уровень защиты информации.

Приведены примеры модернизации объектов логистики. Отмечена важность автоматизации, роботизации производственных процессов на складах и терминалах, внедрения современных информационных технологий.

133. Железнодорожная логистика в условиях города (Франция) //Revue Generale des Chemins de Fer.-2014.-№239(6).-Р.54-58

Рассмотрена система организации доставки и распределения товаров и грузов в Париже; опыт прежних лет; современная схема, ориентированная на сокращение негативных последствий (загрязнений, шума, незаконного занятия путей сообщения, парковок, создания аварийных ситуаций), связанных с доставкой грузов в город. Доля грузового транспорта в загрязнении города транспортными средствами - от 20% до 50%; в выбросах CO₂ - 14%. Даны примеры использования принципов логистики.

134. Основные направления развития внутренней логистики на современном этапе// Транспорт: наука, техника, управление.- 2015.-№2.-С.26-30

Рассмотрены основные направления развития внутренней логистики за рубежом. Приведены данные о выставках логистики и автоматизации в 2014 г. Отмечена роль логистики в 4-й промышленной революции. Показана роль складов и логистических центров.

После трехлетнего перерыва 19-23 мая 2014 г. в г. Ганновере (Германия) проходила международная выставка внутренней логистики CeMAT 2014, в которой приняли участие более 1000 фирм-экспонентов из 40 стран мира. Экспонаты выставки наглядно показали основные инновационные направления развития отрасли. Были широко представлены новые транспортные средства, работающие на основе энергосберегающих технологий, современные транспортно-складские системы с высоким уровнем автоматизации, применение роботов в логистике, информационные технологии и новые Auto-ID-системы, новые программные продукты и другие инновации.

Крупнейшие фирмы-поставщики подъемно-транспортного оборудования, ведущие университеты, фирмы - системные интеграторы приняли активное участие в работе выставки. Девиз выставки «Интеграция - эффективность».

135. Кластеризация транспортно-логистических услуг за рубежом
//материалы сайтов www.limowa.fi, logistic.ru.

Применение кластерного подхода является закономерным этапом в развитии экономики, а его повсеместное распространение можно рассматривать в качестве главной черты всех высокоразвитых экономик. В целом, по оценке экспертов, к настоящему времени кластеризацией охвачено около 50% экономик ведущих стран мира.

Инновационность является важной отличительной чертой кластеров. Толчок к развитию новых технологий, распространения ноу-хау дает существующая внутри кластера конкуренция между самостоятельными компаниями малых, средних и крупных размеров, являющимися его составными элементами.

Логистический кластер - устойчивое взаимодействие независимых географически сконцентрированных рыночных субъектов, реализующих логистические функции, усилия которых направлены на поддержание полного цикла основных и сопутствующих потоков и сквозную оптимизацию ресурсов от исходных поставщиков до конечных потребителей. Формирование логистических кластеров, объединяющих в себе множество профильных объектов, происходит, в основном, на пересечении основных грузовых потоков.

Примером кластерной формы организации транспортно-логистических услуг в Европе является транспортно-логистический кластер в г. Падборг, расположенный на пограничном переходе между Данией и Германией. Площадь территории кластера 5 кв.км, число транспортных, логистических и терминальных операторов составляет порядка 150, сервисных компаний 50, общее число занятых - 3 тыс. человек.

В Германии также функционирует транспортно-логистический кластер, расположенный в г. Франкфурт-на-Майне. В его состав входят такие известные транспортные компании, как "Deutsche Bahn" и Lufthansa, а также множество компаний, занятых в сфере малого и среднего бизнеса. Местные компании реализуют и предлагают полный диапазон логистических услуг: от планирования и строительства логистических терминалов и систем до консультативного обслуживания процессов управления движением потока грузов и менеджмента цепочки поставок (supply chain management).

В Финляндии функционирует логистический кластер Limowa, являющийся общегосударственной сетью развития и сотрудничества в сфере логистики. Головная компания Центр технологий TechVilla расположена в г. Хювinkя. На сегодняшний день кластер объединяет 40 предприятий: логистических – AlfaRoc, EPLogistics, LogiSec, Logmaster, Logistikas, Itella, транспортных и экспедиторских – Finavia, InnoRail, консалтинговых – Fidacom, Varova, производственных – Cargotec, Huurre, а также научно-исследовательских и образовательных организаций, государственных

учреждений. Limowa служит информационным звеном между организациями, способствует возникновению новых цепочек сотрудничества, а также содействует в организации общественно-государственного финансирования (финское государство и муниципалитеты, Европейский союз).

В августе 2010 г. по инициативе некоммерческого объединения "Ассоциация логистики и транзита Эстонии" был создан Эстонский логистический кластер, в состав которого входят следующие организации: Порт Таллина, Эстонская железная дорога, Таллинский аэропорт, Vopak E.O.S., ERS, AlexelaLogistics, ESTEVE Terminal, CF&S Estonia, DBT, Spacescom, Smarten Logistics, Contimer, Alekon Cargo, Центр Государственных Ресурсов, Bominflot, Таллинский Технический Университет, Эстонская школа предпринимательства Майнор и Ассоциация логистики и транзита.

Финансирование осуществляется за счет средств из Европейского фонда регионального развития. Размер дотаций на работу кластера составляет около 1 млн долл. Планируется, что в результате деятельности кластера экспортные обороты его участников должны вырасти за 5 лет минимум на 30%.

Выгоды создания логистических кластеров состоят в формировании современной логистической инфраструктуры, что отвечает международным стандартам, в повышении производительности (сокращении сроков доставки товаров, снижении тарифов на хранение, повышении качества сервисного обслуживания, увеличении объемов пассажирских и грузовых потоков) и в инновационной активности предприятий, входящих в их состав, в активизации привлечения инвестиций, в обеспечении ускоренного социально-экономического развития регионов, где размещены кластеры, что в конечном итоге, позволит увеличить количество дополнительных рабочих мест, заработную плату и поступления в бюджеты всех уровней.

136. Aemisegger Ph. Einsatzpotenzial neuer Technologien des Kombinierten Verkehrs / Ph. Aemisegger, 2014 // Eisenbahntechnische Rundschau. - ISSN 00132845. - 2013. - № 10. - S. 76-80 : il. –

Перевод заглавия: **Потенциал внедрения новых технологий в области смешанных перевозок** : [Швейцария].

Рассмотрены вопросы внедрения новых технологий, описаны логистические концепции и сценарии создания логистических цепочек.

137. Artmann J. Intermodale Lösungen für den alpenquerenden Güterverkehr: Das europäische Projekt TRANSITECTS = Intermodal Solutions for transalpine freight traffic: the European project TRANSITECTS / J. Artmann, K. Fischer // ZEVrail. - 2013. - № 3. - S. 88-93 : il. –

Перевод заглавия: **Интермодальные решения для трансальпийских грузовых сообщений - европейский проект TRANSITECTS**: [Германия] .

Представлены цели, содержание и ход реализации с 2009 г. европейского проекта TRANSITECTS (Transalpine Transport Architects) с участием 16 партнёров из Германии, Италии, Австрии и Словении по разработке интермодальных грузовых транспортных сообщений с более широким использованием железных дорог как адекватной альтернативы загруженному

автотранспорту. Рассмотрены разработанные в рамках проекта TRANSITECTS концепции и решения для конкретных сообщений.

138. Bocheński T. Rola kolei jako gównego elementu systemu transportu intermodalnego na Słowacji / T. Bocheński // Przegląd Komunikacyjny. - 2013. - № 2. - S. 11-14 : il., tabl.

Перевод заглавия: **Роль железных дорог как основного элемента системы интермодального транспорта в Словакии.**

Дана характеристика железнодорожной сети. Рассмотрены инфраструктура перегрузочно-перевалочных пунктов; развитие контейнерных перевозок в Словакии в 2012 г.; доля экспорта и импорта. Отмечены железнодорожные линии международного значения на территории Словакии.

139. Bruno F. Definizione e applicazione di un modello matematico per la simulazione di terminali ferroviari intermodali = Definition and application of a mathematical model for the simulation of railway intermodal terminals / F. Bruno // Ingegneria Ferroviaria. - 2013. - № 11. - P. 965-984 : il., tab.

Перевод заглавия: **Оценка и применение математической модели для моделирования интермодальных железнодорожных терминалов.**

Оценена актуальность темы в связи с развитием в последние десятилетия грузовых перевозок, обострением энергетических проблем, расширением торговых связей между Европой и Азией. Также отмечена чрезвычайная значимость комбинированных перевозок и потребность в терминалах. Изложены принципы их размещения; моделирование их эксплуатации на стадии выбора проекта; методы моделирования; построение модели и её описание.

140. Cotey A. Social services / A. Cotey // Progressive Railroading. - 2013. - № 11. - P.27-30 : il.

Перевод заглавия: **Связи с общественностью на грузовых ж. д. Сев. Америки.**

Показано значение развития таких связей для лучшего знакомства с деятельностью ж. д., повышения их имиджа и престижа в обществе. На примере ряда грузовых ж. д. рассмотрено использование с этой целью различных соцсетей.

141. Création de l' UTLC // Le Rail. - 2013. - № 202. - P. 8.

Перевод заглавия: **На железных дорогах Казахстана.**

Небольшая информация о создании железными дорогами России, Беларуси и Казахстана объединённой компании по транспорту и логистике UTLC. Новое акционерное общество обеспечит грузопоток, превышающий 4М. EVP к 2020 г. Предполагается работа по единому тарифу по контейнеро-км на направлении Китай - Европа - Китай. Ожидаемая дополнительная прибыль для железных дорог - партнёров составит 1,16 млрд. евро к 2020 г.

142. Czernecki N. Le CUU ou le nouveau mode d'emploi des wagons / N. Czernecki // Revue Generale des Chemins de Fer. - 2013. - № 224(2). - P.6-17 : il.

Перевод заглавия: **"CUU" - новая система использования грузовых вагонов.**

Рассмотрены принципы организации пользования, управления и обмена вагонами по единообразному контракту CUU (Contract uniforme d'utilisation des wagons) в условиях либерализации европейского рынка грузовых ж.-д. перевозок. Указанный контракт регламентирует все практические вопросы, связанные с использованием грузового парка, в т.ч. аварии с вагонами, пропажу вагона, опоздание в пути следования и др. Дано сравнение CUU с правилами RTV. Сформулированы задачи CUU.

143. Dalla Chiara B. Terminali intermodali con funzione gateway: simulazione progettuale su un caso studio = Intermodal terminals with gateway function: simulation of their engineering on a case study / B. Dalla Chiara, E. Manti, M. Marino // *Ingegneria Ferroviaria*. - 2013. - № 6. - P.587-611 : il., tab.

Перевод заглавия: **Интермодальные терминалы с функцией "gateway": проектирование с применением математических моделей.**

Охарактеризованы разные типы терминалов, в том числе с функцией "gateway", позволяющей рассортировать единицы интермодальной погрузки (UTI) между поездами, имеющими разные пункты назначения. Рассмотрены примеры проектирования терминалов на моделях. Представлено техническое оснащение терминалов, критерии выбора оптимальных параметров, программное обеспечение модели, анализ результатов.

144. Drewello H. Kapazitätsbelastung der Rheintalbahn / H. Drewello, I. Dittrich, St. Gütle // *Internationales Verkehrswesen*. - 2013. - № 4. - S.48-51 : il., tab.

Перевод заглавия: **Коэффициент использования производственных мощностей на ж. д. Rheintalbahn.**

Приводится анализ узких мест в грузовых перевозках, необходимый для разработки требований при планировании инфраструктуры и логистических систем важнейшего европейского коридора Роттердам-Генуя, гл. из которых являются - поездная считывающая информация и информация о пропускной способности на отдельных ж.-д. участках.

145. Duchemin C. Les ports français choisissent Europorte / C. Duchemin // *Le Rail*. - 2013. - № 199/200. - P.34 : il.

Перевод заглавия: **Ж.-д. обслуживание французских портов.**

Рассмотрены вопросы сотрудничества французских морских портов с компанией Europorte, филиалом группы Eurotunnel, специализирующейся на ж.-д. грузовых перевозках. Компания образована в 2004 г. в результате объединения компаний Veolia Cargo и Europort 2. Europort является французским оператором в грузовых региональных перевозках.

146. Ecofret container flat wagon launched // *Modern Railways*. - 2013. - № 1 (772), Vol. 70. - P.16 : il.

Перевод заглавия: **Ecofret - новый вагон-платформа для перевозки контейнеров: [Великобритания]**

Ecofret - новый вагон-платформа для перевозки контейнеров представлен компанией VTG по арендованию грузовых вагонов. Может быть 2- или 3-секционным для решения максимально возможного числа 40-фунтовых

контейнеров. В поездном составе длиной 512 м 11 3-секционных и 2 2-секционных вагонов-платформ, рассчитанных на перевозку 37 40-фунтовых контейнеров, что на 32% больше в сравнении с поездом из вагонов Megafret, той же общей длины, но только с 28 40-фунтовыми контейнерами. За счёт частично регулируемых тележек вагонов Ecofret ожидается снижение на 60% износа колёс в сравнении с обычными тележками - а это ещё 176 тыс. дополнительных км пробега между обточками колёс. Благодаря тележке с колёсами диаметром 840 мм обеспечиваются хорошие ходовые качества с неагрессивным воздействием на путь, что способствует снижению платы за доступ на ж.-д. сеть. Заказ на поставку из 2-секционных вагонов-платформ Ecofret для компании-оператора Freightliner выполняется на предприятии компании Greenbrier в Польше.

147. Ferrari P. Il trasporto merci attraverso le Alpi Svizzere: evoluzione prevedibile con un nuovo modello di ripartizione modale = Freight transport through the Swiss Alps: evolution as determined by application of a new model of modal split / P. Ferrari // *Ingegneria Ferroviaria*. - 2013. - № 6. - P.547-565 : il.

Перевод заглавия: **Грузовые перевозки через швейцарские Альпы.**

В статье рассмотрен прогноз развития перевозок с использованием динамической модели распределения спроса между видами трансп. (автомобильный, ж.-д., комбинированным). С помощью модели стала возможной оценка трансп. расходов на каждом из видов трансп. в период между 1994 и 2011 гг., а также прогноз распределения по видам трансп. спроса на перевозки в данном регионе.

148. Foran P. On the growth track / P. Foran // *Progressive Railroading*. - 2013. - № 9. - P. 86, 88-90 : il.

Перевод заглавия: **Ferromex (Ferrocarrie Mexicano S. A.) - грузовая ж. д. 1-го класса Мексики.**

Обзорно рассмотрена успешная деятельность дороги в перевозках различных видов грузов, в том числе в смешанном сообщении. Отмечены мероприятия по повышению сохранности перевозимых грузов. Определены планы дальнейшей деятельности. Приведены необходимые цифровые данные.

149. Greenbrier Cos. unveils Multi-Max with adjustable decks // *Railway Age*. - 2013. - № 6. - P. 8 : il.

Перевод заглавия: **Multi-Max® - вагон для перевозки автомобилей в 2 и 3 яруса : [США]**

Небольшая ил. информация о предоставленном компанией Greenbrier Cos. вагоне с регулируемыми ярусами, удобной и быстрой погрузкой и разгрузкой. Отмечено, что вагон без ходовой части может устанавливаться для перевозки на низких ж.-д. платформах.

150. Kraft G. Netzwerkbahn - Ein Geschäftsmodell mit Zukunft / G. Kraft // *Eisenbahntechnische Rundschau*. - 2013. - № 6. - S.10-12 : il.

Перевод заглавия: **Ж.-д. сеть. Производственная модель будущего: [зарубеж. опыт]**

Кратко описан проект обновления грузовых ж.-д. перевозок, разработанного компанией DB Schenker. Рассмотрена бизнес-модель терминалов и подъездных ж.-д. путей.

151. Maquaire Ch. Transférer un haut flux autoroutier vers un haut flux ferroviaire? / Ch. Maquaire // Le Rail. - 2013. - № 197. - P. 30-31 : il.

Перевод заглавия: **Проблемы передачи грузопотока с автотранспорта на ж. д.: [Франция]**

Обсуждены вопросы эффективности системы Modalohr - перевозок грузового автотранспорта по ж. д. Проанализирован грузопоток; затраты времени и расстояния перевозок. Обсуждены перспективы.

152. Müller W. Weiterentwicklung der Terminals für den Kombinierten Verkehr / W. Müller // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2013. - № 6. - S.13-16 : il.

Перевод заглавия: **Развитие терминалов для комбинированных сообщений: [зарубеж. опыт] .**

Краткое описание проекта строительства и оснащения нового терминала, разработанного компанией Schiene-Strassa DUSS. Рассмотрены основные цели и задачи терминала. Приводятся множество фотографий и схем.

153. Poingt M.-H. Deux nouvelles autoroutes ferroviaires à l'horizon 2015 / M. -H. Poingt // La Vie du Rail. - 2013. - № 3435. - P.7-9 : il.

Перевод заглавия: **Грузовые перевозки: [зарубеж. опыт]**

Обсуждены перспективы развития ж.-д. перевозок грузового автотранспорта по технологии "катящееся шоссе". В частности, рассмотрен проект продления маршрута Перпиньян - Люксембург до Кале, а также формирование нового атлантического направления Лилль - Байонна. Оценены преимущества новых инициатив для развития европейских грузов трансп. коридоров. Сообщено о заказе компанией Lohr новых вагонов.

154. Rees D. Komplexe Prozesse individualisieren / D. Rees // Eisenbahntechnische Rundschau. - 2013. - № 9. - S. 64-67 : il.

Перевод заглавия: **Индивидуализация комплексных процессов : [Германия]** Рассмотрены вопросы внедрения информационных технологий в области грузовых перевозок. Описаны стандартные методы электронной обработки данных, а также принципы планирования производственных ресурсов.

155. Report: Freight - rail demand to soar 88 percent by 2035 // Progressive Railroading. - 2013. - № 6. - P. 6 : il.

Перевод заглавия: **К 2035 г. спрос на грузовые ж.-д. перевозки в США вырастет на 88%: [Сев. Америка]**

Об этом говорится в докладе науч.-исслед. компании Zacks Equity Research. Для выполнения данного объема перевозок потребуются модернизация почти 90% производственных мощностей. Помимо этого, будет необходимо новое регулирование и правила пользования ж.-д. сетью и обеспечения безопасности, использование энергетически эффективных локомотивов и другое. Отмечено, что в настоящее время ж. д. США выполняется менее 50% от общего национального объема грузовых перевозок.

156. Sneider J. Track to the future / J. Sneider // Progressive Railroading. - 2013. - № 11. - P.12-14, 16, 18, 20 : il.

Перевод заглавия: **"Future Track" ("Будущий путь") - новая стратегия деятельности грузовой ж. д. Norfolk Southern: [США]**

Представлена долгосрочная стратегия деятельности дороги по обеспечению устойчивого развития и эффективной перевозочной деятельности с использованием перспективных технологий, в том числе по обслуживанию перегрузочных терминалов, объединённой системе управления движением поездов, системе "помощник машиниста" и другое.

157. Wohlfahrt M. Die Rolle der Nachhaltigkeit in der Logistik / M. Wohlfahrt // Deine Bahn. - 2013. - № 10. - S. 48-51 : il.

Перевод заглавия: **Принципы устойчивости в логистических системах: [Германия].**

Даётся описание стратегий устойчивого развития экологически безопасной транспортной системы, где логистика занимает лидирующие позиции.

158. Stagl J. For UPS, all roads leads to Chicago / J. Stagl // Progressive Railroading. - 2013. - № 9. - P. 78-80, 82, 84 : il.

Перевод заглавия: **Центр сортировки пакетных грузов компании United Parcel Service (UPS) в Чикаго (САСН) для перевозок в смешанном сообщении : [США].**

Приведено описание крупнейшего в мире центра данного типа, открытого в 1995 г. и являющегося перегрузочным терминалом в перевозках в смешанном сообщении. Рассмотрено участие ряда ж. д. 1-го класса в перевозках пакетных грузов через центр сортировки в Чикаго.

159. Zunder T. Winning the battle for high-value freight / T. Zunder // Railway Gazette International. - 2013. - № 9. - P. 56-58 : il., tab.

Перевод заглавия: **Европейский проект SPECTRUM по разработке концепции конкурентоспособных перевозок ценных грузов небольшого удельного веса в смешанном сообщении с участием ж. д.**

Рассмотрено содержание и ход выполнения с 2011 г. исследовательского проекта SPECTRUM (Solutions and Processes to Enhance the Competitiveness of Transport by Rail in Unexploited Markets - решения и способы повышения конкурентоспособности ж.-д. трансп. на неосвоенных рынках). Определяются категории продуктов для перевозок данного типа, включая скоропортящиеся пищевые продукты (мясомолочные, фрукты, овощи). Представлена концепция перевозок с поездами InnovaTrain с системой горизонтальной перегрузки контейнеров на грузовое автотранспортное средство. Оцениваются затраты на перевозки в 4 конкретных сообщениях с различными концепциями перегрузки. Как наиболее выигрышный, выбран вариант с многофункциональными вагонами-платформами для перевозки контейнеров и обменных ёмкостей с технологией горизонтальной перегрузки.

160. Vantuono W. C. Two levels or three, both suit me / W. C. Vantuono // Railway Age. - 2013. - № 7. - P. 36-37 : il., tab.

Перевод заглавия: **Multi-Max™ - новый вагон с 2 или 3-ярусной перевозкой автомобилей: [США] .**

Даётся общее ил. описание конструкции и основные технические характеристики в табл. виде разработанного компанией Greenbrier вагона без ходовой части, устанавливаемого на ж.-д. платформу, для перевозки автомобилей в 2 или 3 яруса.

161. Schienentransporte im KV über eine Online-Frachtenbörse organisieren / S. R. Klippert, St. Zelewski, A. S. Kuhlmann, M. Kowalski // Der Eisenbahningenieur. - 2013. - № 5. - S. 91-96 : il., tab. –

Перевод заглавия: **К вопросу об организации грузовых ж.-д. перевозок в системе транспорта в смешанном сообщении посредством Online-грузовой биржи : [Германия].**

В рамках европейского проекта Code 24 по грузовым перевозкам в смешанном сообщении с участием ж.-д. транспорта исследуется возможность организации сообщения Роттердам (Нидерланды) - Генуя (Италия) через электронную грузовую биржу. Рассмотрен опыт использования электронной грузовой биржи на автотранспорте и определяются проблемы по использованию подобной биржи на ж.-д. транспорте. Оцениваются перспективы реализации европейского проекта Code 24.

162. Vantuono W.C. Railroader of the year: James R. Young / W. C. Vantuono // Railway Age. - ISSN 00338826. - 2013. - № 1. - P. 18-46 : il.

Перевод заглавия: **Джеймс Янг - руководитель грузовой железной дороги Union Pacific и "Железнодорожник (2013) года" в Северной Америке.**

Большой иллюстрированный обзорный материал посвящен успешной деятельности дороги Union Pacific под руководством опытного Джеймса Янга, получившего в 2013 г. от журнала "Railway Age" почётное звание "Человек года на железнодорожном транспорте Северной Америки". В интервью журналу "Railway Age" г-н Д. Янг делится своими соображениями по поводу нынешнего и будущего развития грузового железнодорожного транспорта и даёт практические советы по организации и ведению успешного транспортного бизнеса в грузовых перевозках.

Библиографический перечень подготовлен информационно-аналитическим отделом Центра научно-технической информации и анализа Акционерного общества «Национальная компания «Казахстан темір жолы».

За дополнительной информацией Вы можете обратиться:

Республика Казахстан

Смольянова Наталия - заместитель директора ЦНТИ АО
«Национальная компания
«Казахстан темір жолы»
тел.: (+7172) 60 65 41
факс: (+7172) 60 65 50
e-mail: smoljanova_n@railways.kz

Республика Беларусь

Бондарь Анатолий - начальник отдела технической и
экономической информации Государственное
объединение «Белорусская железная дорога»
тел.: (+7-10-375-17) 225-48-38
факс 225-49-39
e-mail: ntpl@rw.by

Республика Польша

Романовска-Свидерска Эва - главный специалист Главной транспортной
библиотеки Министерства инфраструктуры
тел/факс: (+4822) 630 10 57
тел.: (+4822) 630 10 61
e-mail: eromanowska@gbk.nazwa.pl
bdybicz@mi.gov.pl

Российская Федерация

Дружинина Елена - начальник отдела Центра научно-технической
информации и библиотек ОАО «Российские
железные дороги»
тел.: (+7499) 262 80 47
факс: (+7499) 262 95 45
e-mail: cntib-rzd@gmail.com
cntib@css-rzd.ru

Литовская Республика

Бурковскене Кристина - Главный специалист отдела международных
связей и протокола Департамента права и
персонала АО «Литовские железные дороги»
тел.: (+370) 5 269 31 84
факс: (+370) 5 269 22 32
e-mail: v.kiseleiene@litrail.lt