

При формировании системы управления экономической безопасностью железнодорожной отрасли должны приниматься во внимание названные выше проблемы. При этом следует учитывать, что для Белорусской железной дороги в экономической и финансовой политике характерен принцип централизации. Поэтому при определении задач по формированию системы экономической безопасности по уровням управления железной дороги будет разный подход:

– на уровне Управления железной дороги должно быть обеспечено решение всего комплекса проблем, которое позволит гарантировать развитие и обеспечит устойчивость железнодорожной отрасли;

– на уровне отделения железной дороги, прежде всего, необходима организация системного мониторинга, анализа и оценки информации о потенциальных угрозах;

– на уровне структурного подразделения должно обеспечиваться качественное выполнение основных технологических операций и снижение эксплуатационных расходов, связанных с их выполнением.

Список литературы

1 Гизатуллина, В. Г. Управление затратами на железнодорожном транспорте : [монография] / В. Г. Гизатуллина, О. В. Липатова. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 352 с.

2 Гизатуллина, В. Г. Бухгалтерский управленческий учет на железнодорожном транспорте : учеб. / В. Г. Гизатуллина, С. Л. Шатров. – Гомель : БелГУТ, 2022. – 361 с.

УДК 338.14

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В. А. ДОЛИНОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Транспортная система играет решающую роль в обеспечении экономической безопасности путем содействия движению товаров, людей и информации. Эта роль многогранна и влияет на различные аспекты экономики: от индивидуального процветания до национальной безопасности.

Согласно решению Всебелорусского народного собрания от 25 апреля 2024 г. № 5 «Об утверждении Концепции национальной безопасности Республики Беларусь», экономическая безопасность – это состояние защищенности отраслей и сфер экономики от воздействия угроз, препятствующих устойчивому социально-экономическому развитию Республики Беларусь [1].

Директива Президента Республики Беларусь от 14 июня 2007 г. № 3 «О приоритетных направлениях укрепления экономической безопасности государства» нацелена на экономическую безопасность промышленных организаций, что не учитывает специфику деятельности субъектов транспортной системы [2]. Применительно к организациям железнодорожного транспорта в нормативной базе безопасность упоминается в Законе Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-3 «О железнодорожном транспорте»: безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта – состояние защищенности процесса движения транспортных средств железнодорожного транспорта, состояние транспортных средств железнодорожного транспорта и инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, а также железнодорожных путей необщего пользования, при которых отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, окружающей среде, имуществу юридических и физических лиц [3].

Таким образом, на законодательной основе необходимо сформулировать и закрепить основополагающие принципы и нормы правового регулирования функционирования транспортной системы с учетом обеспечения ее экономической безопасности.

Роль транспорта и его безопасность имеет первостепенное значение в функционировании экономики любого государства. В транспортный комплекс входят все виды грузового и пассажирского транспорта такие как автомобильный, железнодорожный, воздушный, внутренний водный, трубопроводный. По данным Белстата за 2023 г. в Республике Беларусь было перевезено 1570,2 млн человек,

что на 3,4 % больше, чем в 2022 г. Кроме того, пассажирооборот составил 23 110,2 млн пас·км, что превышает показатель за 2022 г. на 7,8 %, а грузооборот – 72 919,8 млн т·км, однако данный показатель отмечен тенденцией снижения на 17,7 % [4]. Так, можно заметить, что развитие транспорта в Республике Беларусь является экономически выгодной отраслью, которая с каждым годом увеличивается, оказывая положительное влияние на экономику страны.

В современных экономических условиях очень важна работа железнодорожного транспорта, так как он является одной из ведущих составных частей транспортной инфраструктуры и значимым фактором обеспечения экономической безопасности страны, а также стабилизатором социально-экономического положения, что подтверждается сложившейся структурой транспортного рынка по официальным данным Белстата за 2021 г. (таблица 1).

Таблица 1 – Распределение между видами транспорта долей рынка в 2021 г.

В процентах

Вид транспорта	Перевезено грузов	Грузооборот	Перевезено пассажиров	Пассажирооборот
Автомобильный	40,22	24,91	93,71	46,63
Железнодорожный	33,41	37,45	6,09	26,34
Трубопроводный	25,73	37,53		
Внутренний водный	0,63	0,03	0,01	0,01
Воздушный	0,01	0,08	0,19	27,02
Итого	100	100	100	100

Примечание – Данные Национального статистического комитета Республики Беларусь.

Данные, приведенные выше, свидетельствуют о том, что доля железных дорог в транспортной системе по грузообороту составляет 37,45 %, а по пассажирообороту – 26,34 %. Так как цены на рынке перевозок стали свободными, железнодорожные тарифы превратились в важнейший макроэкономический регулятор в руках государства. Осуществляя пассажирские перевозки, железнодорожный транспорт фактически выполняет роль одного из стабилизаторов не только экономического, но и социального положения страны.

Важными критериями оценки работы транспортной системы являются грузооборот и пассажирооборот. Так, подводя итоги за 2021 г., можно отметить, что грузооборот по всем видам транспорта снизился на 3,6 % по сравнению с прошлым, составив при этом 118 776 млн т·км. Однако грузооборот железнодорожного транспорта увеличился на 4,85 %, а рост автомобильного транспорта составил 2,83 %. Грузооборот трубопроводного транспорта за отчетный период снизился на 14 %, а показатели внутреннего водного транспорта увеличились на 10 %. Грузооборот воздушного транспорта также вырос на 22,37 %.

Показатель общего пассажирооборота по всем видам транспорта за 2021 г. увеличился на 12,45 %, составив 20 851 млн пас·км. Самый значительный рост пассажирооборота был на воздушном транспорте и составил 61,2 %.

Со стороны обеспечения национальной экономической безопасности необходима оценка значимости железнодорожного транспорта в стабильном функционировании стратегических отраслей материального производства.

Железнодорожным транспортом в 2021 г., по данным Белстата, перевезено 128 587 тыс. т грузов [4]. В разрезе видов грузов значительно выросла погрузка нефти и нефтепродуктов на 18,6 %, химических и минеральных удобрений на 21,5 %, зерна и продуктов перемола на 95,5 %, а также грузов в контейнерах на 33,1 %. На основе этих данных можно сделать вывод, что железнодорожный транспорт реализует большой объем перевозок в стратегически значимых секторах экономики, к ним можно отнести нефтедобывающую, угольную, переработку черных металлов и др. Данные отрасли гарантируют стабильное функционирование экономического комплекса и напрямую оказывают влияние на национальную экономическую безопасность. Так, некоторые отрасли используют железнодорожный транспорт в качестве главного перевозчика продукции.

Важность транспортной системы как компонента экономической безопасности вызвана его значимостью в системе обеспечения экономической безопасности Республики Беларусь, потому что является неотъемлемой частью в развитии бюджетов разных уровней, в создании национального дохода страны, а также в удовлетворении общественных потребностей.

С этой целью мониторинг негативных тенденций в транспортной отрасли является важной задачей, так как развитие страны способствует появлению новых угроз в данной области. Для обеспечения транспортной безопасности в транспортной отрасли должна проводиться оценка факторов, влияющих на данную систему, и выявление угроз экономической безопасности. На основании данных, полученных в результате исследования, должны разрабатываться программы по стратегическому развитию и меры по устранению существующих угроз в транспортной отрасли. На основе всего вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что реальный сектор экономики не сможет существовать без транспортной отрасли, так как она выполняет основополагающие функции.

Список литературы

1 Об утверждении Концепции национальной безопасности Республики Беларусь [Электронный ресурс] : решение Всебелорусского народного собрания от 25 апр. 2024 г. № 5 // Национальный правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=P924v0005>. – Дата доступа : 08.09.2024.

2 О приоритетных направлениях укрепления экономической безопасности государства [Электронный ресурс] : Директива Президента Респ. Беларусь от 14 июня 2007 г. № 3 // Национальный правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=P00700003>. – Дата доступа : 08.09.2024.

3 О железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь от 06 янв. 1999 № 237-3 // Национальный правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=h19900237>. – Дата доступа : 08.09.2024.

4 Транспорт в Республике Беларусь. 2022 [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Респ. Беларусь. – Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 08.09.2024.

УДК 338.47:656.2.4

О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА РАЗЛИЧНОЙ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ

Ю. В. ДУБИНА

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, г. Минск

В. Л. ЖИГАЛОВ

Белорусская железная дорога, г. Минск

Существовавший *организационно-экономический механизм для вагонов железной дороги* в бывшем Советском Союзе был разработан на достаточно высоком качественном уровне. Он учитывал экстерриториальность железнодорожного транспорта; его технологию работы; особенности взаиморасчётов с клиентами за перевозки грузов; эффективность тарифов железнодорожного транспорта в части минимизации сборов и упрощения пользования тарифами; взаимодействие отправителей с перевозчиками при планировании объёмов погрузки; регулирование на микро- и макроуровне порожних вагонов из-под выгрузки под погрузку с использованием диспетчерского аппарата железнодорожного транспорта; имущественную ответственность за невыполнение согласованных объёмов перевозок, повреждение вагонов железнодорожного транспорта и другое, что было регламентировано Уставом железнодорожного транспорта и Правилами перевозок грузов [3].

Были разработаны также показатели оценки эффективности работы железнодорожного транспорта в целом и отдельных железных дорог: объёмы погрузки в вагонах; оборот вагона; грузооборот в тонно-километрах; коэффициент порожнего пробега вагонов и др.

Собственные вагоны промышленных предприятий и организаций использовались для перевозки специфических грузов (серной кислоты, капролактама и др.). Для рационального использования вагонов и получения при этом эффекта собственные вагоны в большинстве случаев принадлежали производителям продукции (грузоотправителям). При перевозках грузов в собственных вагонах грузоотправитель в накладной указывал, куда отправлять вагон после выгрузки и очистки [1].

Следует указать, что существующий организационно-экономический механизм работы с вагонами железной дороги основывался на интенсивной эксплуатации данного подвижного состава,