

счет внедрения IT-технологий; улучшение условий жизни населения путем совершенствования инфраструктуры в сельской местности, включая развитие питьевого водоснабжения, электроснабжения и транспортной системы. Реализация этих мер будет способствовать устойчивому развитию экономики Узбекистана и дальнейшему повышению уровня жизни населения.

В заключение следует отметить, что для повышения уровня жизни населения необходимо обеспечить его стабильными и высокооплачиваемыми рабочими местами, повысить финансовую грамотность и расширить инвестиционные возможности. В связи с этим большое значение имеет поддержка предпринимательской деятельности и создание стимулов для малого и среднего бизнеса. Государству также необходимо уделять внимание повышению благосостояния малообеспеченных слоев населения путем совершенствования системы социальной защиты, увеличения пенсий и пособий. Развитие системы образования и здравоохранения также напрямую влияет на уровень жизни населения. Качественное образование повышает конкурентоспособность населения на рынке труда и служит расширению источников дохода. Реформы в системе здравоохранения обеспечивают общее благополучие за счет улучшения здоровья населения.

Список литературы

- 1 Мирзиёев, Ш. М. Стратегия Нового Узбекистана / Ш. М. Мирзиёев. – Ташкент : Узбекистан, 2021. – 320 с.
- 2 Стиглиц, Дж. Э. Глобализация и ее последствия / Дж. Э. Стиглиц. – Ташкент : Новое поколение века, 2020. – 412 с.
- 3 Косимов, Б. К. Теории и практика экономического развития / Б. К. Косимов. – Ташкент : Экономика, 2019. – 275 с.
- 4 Мухаммаджонов, И. А. Экономические основы оценки уровня жизни населения / И. А. Мухаммаджонов. – Ташкент : Фан, 2020. – 210 с.
- 5 Введение в социальную работу и социальное обеспечение : учеб. / А. В. Вахабов, Ш. Ш. Захидова, Б. Б. Бахтиёров [и др.]. – Ташкент : Экономика-Финансы, 2018. – 168 с.
- 6 Социальная политика : учеб. / под общ. ред. д-ра пед. наук, проф. А. В. Вахабова. – Ташкент : МУМТОЗ СЪОЗ, 2019. – 312 с.

УДК 338.47

ОЦЕНКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО РАЗВИТИЮ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА – ВЛАДЕЛЬЦЕВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Л. М. ЧЕЧЕНОВА

*Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I,
Российская Федерация*

Предприятие промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) является бизнес-единицей, включающей подъездные пути необщего пользования, подвижной состав, складские помещения и площадки, связанные с конкретной железнодорожной станцией и принадлежащие конкретному юридическому лицу. ППЖТ обеспечивают реализацию важнейших функций в логистической транспортной цепи, осуществляя доставку вагонов на площадку погрузки (разгрузки), перемещение вагонов с нее на пути общего пользования (на станцию для дальнейшей перевозки), выполняя погрузочно-разгрузочные работы, ремонт подвижного состава, подъездных путей, техники, осуществляя услуги «первой» и «последней» мили по железнодорожной инфраструктуре.

От магистральной инфраструктуры рынок промышленного железнодорожного транспорта отличается множественностью и разрозненностью организаций, принадлежащих различным собственникам, плюрализмом тарифной политики, применяемых в работе стандартов.

В настоящее время на инфраструктуру необщего пользования приходится порядка 35 тыс. км путей (29 %) от протяженности всех путей общего и необщего пользования. В основном пути необщего пользования пролегают по территории промышленных предприятий. Многие предприятия имеют собственные железнодорожные пути протяженностью от 1 до 3 км. Промышленные гиганты (ММК, НЛМК, Северсталь, Норникель и др.) имеют инфраструктуру путей необщего пользования протяженностью сотни километров. На путях ППЖТ начинается и заканчивается около 80 % всего грузопотока, перевозимого по инфраструктуре, принадлежащей ОАО «РЖД» (магистральным транспортом).

Статистический показатель объема грузовой работы промышленного железнодорожного транспорта выше аналогичного показателя по сети ОАО «РЖД», поскольку поставка одного груза осуществляется по подъездным путям многих предприятий (начало и продолжение перевозки на «первой» и «последней» милях).

В 2010 году объем погрузочно-разгрузочных работ всех предприятий промышленного железнодорожного транспорта составил 3,5 млрд т, в 2021 году – 3,2 млрд т. Росстат перестал публиковать данные по статистике ППЖТ после 2021 года. По оценкам [1], в 2022–2023 годах годовой объем погрузки и выгрузки на инфраструктуре ППЖТ сократился до 3 млрд т.

Объем грузовой предприятий промышленного железнодорожного транспорта в России с 2005 по 2024 год показан на рисунке 1.

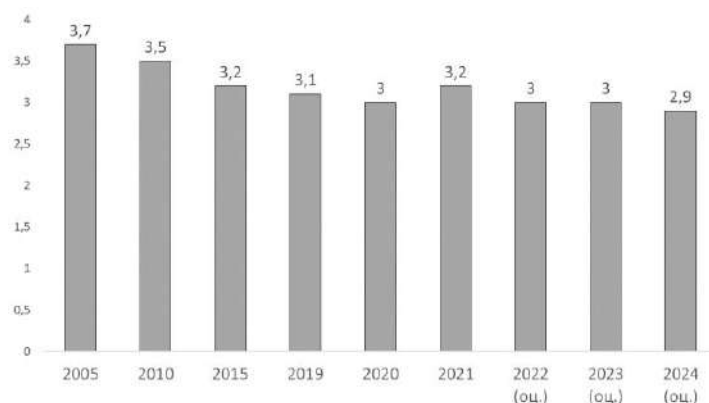


Рисунок 1 – Объем грузовой предприятий промышленного железнодорожного транспорта в России с 2005 по 2024 год, млрд т [1]

Для развития сегмента перевозок предприятий промышленного железнодорожного транспорта необходима реализация комплекса мероприятий. К ним мы отнесем следующие:

1 Цифровизация.

Цифровые технологии позволяют обеспечить бесшовность коммуникаций участников грузовых перевозок за счет внедрения общего для контрагентов электронного документооборота, цифровых платформенных решений, роботизации, искусственного интеллекта, больших данных и др. Крупные компании (ППЖТ) реализуют системы управления бизнес-процессами и клиентской базой, технологии мониторинга состояния инфраструктуры и статуса грузоперевозок, системы мониторинга грузов, управления складским комплексом и взаимоотношениями с клиентами. Для большинства компаний ППЖТ обязательным условием эффективности является функционирование электронного документооборота.

2 Создание на инфраструктуре ППЖТ объектов транспортно-логистической инфраструктуры.

Такие мероприятия послужат дальнейшему развитию транспортно-логистических хабов, крупных транспортно-логистических центров и узлов (помимо государственных инвестиций здесь актуальны частные инвестиции ППЖТ, в том числе на основе заключения концессионных соглашений).

3 Обновление подвижного состава.

Сокращение дефицита маневровых локомотивов на отдельных локальных участниках инфраструктуры необщего пользования выступает еще одной мерой развития ППЖТ. Улучшенные технические характеристики новых маневровых локомотивов генерируют положительный экономический эффект, выраженный в сокращении эксплуатационных расходов на выполнение погрузо-разгрузочных и маневровых работ, повышении производительности рабочего парка вагонов и локомотивов.

4 Развитие пассажирских маршрутов на инфраструктуре путей необщего пользования.

Это мероприятие актуально в удаленных регионах с малой транспортной доступностью и промышленных регионах Дальнего Востока, Урала, Сибири. Одновременно мероприятие актуально для крупных мегаполисов, городских агломераций, а также моногородов по мере развития пассажирского внутригородского железнодорожного транспорта (главным образом, это территория Центральной России и Юга). Организация туристических маршрутов на инфраструктуре владельцев путей необщего пользования станет одной из слагаемых по развитию ППЖТ при создании сов-

местных туристических маршрутов с ОАО «РЖД». Здесь также актуальны смешанные (мультимодальные) пассажирские перевозки по инфраструктуре общего и необщего пользования.

5 Мероприятия по развитию кадрового потенциал работников ППЖТ.

Предприятия промышленного железнодорожного транспорта реализуют в этом отношении программы мотивации, подготовки квалифицированных специалистов внутри компании, взаимодействуют с профильными учебными заведениями (например, с железнодорожными вузами страны), школами, внедряют реферальные программы для сотрудников, обеспечивают комфортные условия труда, современное оборудование.

6 Интеграция ППЖТ в проекты развития международных транспортных коридоров и маршрутов. Для развития международных транспортных коридоров будет актуально задействование инфраструктуры путей необщего пользования: контейнерных площадок, путевого хозяйства промышленно-производственных особых экономических зон и технологических парков, площадок по отстоя вагонов на глобальных транспортных маршрутах.

Список литературы

1 Пути необщего пользования: актуальные вопросы и векторы развития. – М. : ИК «РЖД-Инвест», 2025. – 106 с.

УДК 656.02:339.982(476)

АНАЛИЗ РИСКОВ ОСВОЕНИЯ РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ МТК «СЕВЕР – ЮГ»

Ю. П. ЯКУБУК

БЕЛНИИТ «ТРАНСТЕХНИКА», г. Минск

На современном этапе развития для Беларуси крайне важно создание надёжных транспортных маршрутов в юго-восточном направлении, которое позволит расширить торгово-экономическое сотрудничество страны с Индией, Ираном и другими государствами Глобального Юга, представляющее значительные перспективы для торговли и интеграции.

Перераспределение направления движения грузопотоков является драйвером формирования, совершенствования и раскрытия потенциала ранее не в полной мере задействованных транспортных систем, ярким примером которых выступает мультимодальный международный транспортный коридор (МТК) «Север – Юг». Общая протяженность коридора составляет более 7 тыс. км. Стержневое направление коридора (Бусловская – Астрахань) протяженностью 2513 км проходит по территории России с ответвлением Берлин – Варшава – Минск – Москва; южнее Астрахани МТК разделяется на 3 маршрута (западный, транскаспийский и восточный) в направлении Ирана с возможностью перегрузки на морской транспорт и доставки в Индию.

Республика Беларусь уже использует мощности МТК «Север – Юг» для доставки экспортных грузов, однако пока объемы перевозок остаются незначительными. Актуальной является проблема обеспечения экономической безопасности перевозок в рамках МТК, ее решение предполагает выявление существующих рисков с целью дальнейшего управления ими.

Риски, связанные с освоением МТК «Север – Юг», можно сгруппировать в несколько категорий.

Геополитические риски:

- отсутствие государства-драйвера, готового взять на себя продвижение и финансирование международного транспортного коридора;
- риски отвлечения стран – участниц МТК «Север – Юг» на реализацию других альтернативных проектов, таких как ТРАСЕКА, Срединный коридор, Лазуритовый коридор;
- региональная нестабильность, включая конфликты на Кавказе, напряженность между Индией и Пакистаном, конкуренция интересов между Индией и Китаем.

Социально-экономические риски: