

3 **Бабкина, Т. В.** Специфика и взаимосвязь экономической безопасности и транспортного комплекса страны [Электронный ресурс] / Т. В. Бабкина, А. А. Буравова, К. И. Трёмбач. – Режим доступа : <http://naukovedenie.ru/PDF/182EVN515.pdf>, doi: 10.15862/182EVN515. – Дата доступа : 06.09.2022.

4 **Мау, В.** Национальные цели и модель экономического роста: новое в социально-экономической политике России в 2018–2019 гг. / В. Мау // Вопросы экономики. – 2019. – № 3. – С. 5–47.

5 **Каравашкина, Р. И.** Заработная плата и благоприятные условия труда как факторы совершенствования труда интеллектуальных работников (на примере преподавателей вуза) / Р. И. Каравашкина, Ю. Р. Гуро-Фролова, Е. В. Киселёва // Экономика труда. – 2022. – Т. 9, № 10. – DOI : 10.18334/et.9.10.116260.

6 **Каравашкина, Р. И.** Снижение последствий влияния синдрома эмоционального выгорания на результативность работы преподавателя и вуза в целом / Р. И. Каравашкина, Ю. Р. Гуро-Фролова, Е. М. Федотова // Экономика труда. – 2022. – Т. 9, № 9. – DOI : 10.18334/et.9.9.116207.

7 **Жмачинский, В. И.** Производительность труда, заработная плата и уровень жизни: проблемы повышения и перспективы / В. И. Жмачинский, Р. И. Чернева // Экономический анализ: теория и практика. – 2019. – Т. 18, № 1. – С. 40–53.

8 Prospects for the Development of Professional Training for the Transport Industry During Digitalization and Remote Work on the Example of VSUWT / Z. Pyzhova [et al.] // International Scientific Siberian Transport Forum TransSiberia. – 2021. – Vol. 403. – DOI : [org/10.1007/978-3-030-96383-5_92](https://doi.org/10.1007/978-3-030-96383-5_92).

УДК 656.225.073

ОСНОВНЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРИ АДАПТАЦИИ К МАССОВОЙ КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ ГРУЗОПОТОКА

Н. А. КЕКИШ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Контейнеризация грузопотока в современных условиях является одновременно естественно идущим и осознанно направляемым процессом на железнодорожном транспорте. С одной стороны, инициатива перехода на контейнерную технологию с традиционной повагонной исходит от самих грузоотправителей. Диверсификация рынков сбыта, сокращение размеров партий, возможность применения гибких мультимодальных логистических схем доставки всё чаще делают перевозку в контейнерах более привлекательным, а иногда и единственно возможным и экономически оправданным вариантом транспортировки грузов с участием железнодорожного транспорта. С другой стороны, видя растущий спрос и понимая связанные с этим потенциальные преимущества, транспортные предприятия сами ведут целенаправленную политику по привлечению клиентов и повышению своей конкурентной привлекательности именно в этом сегменте транспортного рынка.

По логике результатом совместных усилий перевозчиков и грузовладельцев в данном направлении должен стать постоянный рост процента контейнеризируемых грузов в общем грузопотоке. Темпы этого роста могут быть различны, поскольку регулируются большим количеством внешних факторов, но само наличие этой тенденции бесспорно. При ее сохранении в определенный момент должен произойти качественный скачок, когда доля контейнеров в общем количестве отправок становится преобладающей, что влечет за собой необходимость адаптации всей технологии перевозочного процесса на железнодорожном транспорте под специфику перевозки и обработки этого вида грузовых единиц. В качестве примера такой трансформации можно привести морской транспорт, технология работы, инфраструктура и технические средства которого в достаточно короткий период были коренным образом переработаны под нужды контейнерных перевозок.

Очевидно, что потенциальное преобладание контейнеров среди других видов отправок потребует решения целого ряда задач, часть из которых могут быть совершенно новыми для железнодорожного транспортного комплекса. Стихийная контейнеризация и недооценка трансформационного потенциала контейнерной технологии представляют реальную угрозу дисбаланса на транспортном рынке. Существующая технология перевозочного процесса и техническое оснащение железнодорожного транспорта в настоящее время ориентированы на переработку повагонных и маршрутных отправок массовых грузов и не учитывают специфики работы с контейнерными отправлениями на всех этапах транспортировки. Без соответствующей адаптации система организации вагонопотоков будет не эффективно использовать, а нивелировать преимущества контейнерной перевозки. Отсутствие четко спланированной стратегии управления массовой контейнеризацией принесет железнодорожным

перевозчикам вместо ожидаемой прибыли только снижение показателей качества перевозки и утрату существенной доли на транспортном рынке, а грузовладельцам – рост транспортных расходов.

Управляемость процесса контейнеризации базируется на сборе, анализе и объективной оценке большого массива данных об имеющихся и потенциальных отправлениях. Для каждого полигона с целью адаптации его к переходу на преимущественный контейнеропоток необходимо определить основные источники роста объемов контейнерных перевозок, т. е. за счет каких перевозок (внутренних, экспортных, импортных, транзитных) и в какой пропорции между ними этот рост будет происходить. От этого зависит приоритетность задач, которые потребуется решить для обеспечения такого перехода. Под полигоном в данном контексте понимается полигон железных дорог под управлением единой национальной железнодорожной администрации.

Для внутренних относительно заданного полигона перевозок основными задачами, связанными с массовой контейнеризацией, являются:

1) обеспечение наличия и доступности парка контейнеров, в том числе и за счет налаженной системы производства, оборота (включая импорт/экспорт контейнеров) и организации внедорожного использования внутри страны;

2) информирование клиентов и обеспечение их осознанного перехода на новую технологию, что подразумевает и адаптацию транспортных характеристик продукции под контейнерную перевозку (стандартизация размеров, укрупнение и разукрупнение грузовых единиц, упаковка и маркировка);

3) обеспечение необходимого уровня качества транспортно-экспедиционного обслуживания контейнерных перевозок, включая современное информационное обеспечение транспортировки груза, упрощение и ускорение документального оформления, выполнения таможенных операций;

4) модернизация терминальной инфраструктуры с учетом преобладания контейнеров в общем объеме обрабатываемого грузопотока;

5) модернизация инфраструктуры участков (прежде всего в отношении разработки и обеспечения специальных габаритов для контейнерных поездов);

6) модернизация инфраструктуры станций для реализации технологии переработки массового контейнеропотока;

7) разработка и внедрение гибкой системы планирования контейнерных перевозок;

8) разработка графика движения поездов, адаптированного под массовый пропуск контейнеропотока;

9) организация тягового обеспечения с учетом весовых характеристик контейнерных поездов;

10) внедрение новых технологий формирования поездов, обработки их на технических станциях, выполнения местной работы, ориентированных на преимущественный контейнеропоток;

11) нахождение рационального баланса между доставкой железнодорожным транспортом и другими видами транспорта в зависимости от размеров и конфигурации полигона, который бы обеспечивал учет интересов как перевозчиков, так и грузовладельцев.

Как видно из приведенного списка, задачи адаптации к массовой контейнеризации грузопотока при преобладающем росте за счет внутренних перевозок являются многогранными, сложными, а их решение – чрезвычайно затратным. Массовая контейнеризация в таких условиях должна быть экономически оправдана, что теоретически возможно лишь при больших размерах полигона, значительном и стабильном имеющемся грузопотоке потенциально контейнеропригодных грузов.

Задачи при росте за счет экспорта остаются такими же, поскольку здесь происходит зарождение контейнеропотока, что делает процесс управляемым для полигона. Стратегия адаптации при массовой контейнеризации экспорта предполагает решение общелогистических задач (1–3, 7–11) для всего полигона, а инфраструктурных и технологических задач (4–6, 8–10) – только для выделенных приоритетных экспортных направлений. Это позволит рационально распределить имеющиеся ресурсы и протестировать технические и технологические решения по работе с массовым контейнеропотоком.

Для импорта в целом теряют актуальность задачи 1, 2 и частично задача 7. Входящий импортный контейнеропоток зарождается за пределами полигона, и проблемы, связанные с планированием и обеспечением погрузки, не являются приоритетными для грузополучателей и перевозчиков страны назначения, хотя в ряде случаев грузополучатели и перевозчики принимают в этих процессах активное участие. Однако при преобладании импортных перевозок появляется

новая задача – выбор эффективной системы возврата порожних контейнеров либо обеспечения обратной загрузки (условно можно обозначить ее как задачу 12).

Для обеспечения массовых транзитных контейнерных перевозок ключевое значение имеет решение задач, связанных с пропуском и обработкой контейнеропотока (5, 6, 8–10). Учитывая имеющуюся структуру грузопотока, вариант с ростом объемов контейнерных перевозок за счет транзита является для Белорусской железной дороги наиболее вероятным. Как и в случае с ростом импортно-экспортного контейнеропотока, инфраструктурные задачи (5, 6) могут решаться не для полигона в целом, а только для выделенных направлений, по крайней мере, на начальных этапах.

В целом можно констатировать, что при различных источниках роста контейнеропотока есть ряд универсальных задач, инвестиции в решение которых принесут эффект. Это технологические задачи, связанные с организацией продвижения контейнеропотоков (8–10). Решение этих задач следует признать приоритетным стратегическим направлением адаптации перевозочного процесса к потенциальному преобладанию контейнеров в общей структуре грузопотока.

УДК 339.543

ОПТИМИЗАЦИЯ ЛЬГОТ ПО УПЛАТЕ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ КАК ИНСТРУМЕНТ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

А. А. КОЛЕСНИКОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Программой социально-экономического развития Республики Беларусь на 2021–2025 годы в качестве главной цели развития страны на пятилетие определено обеспечение стабильности в обществе и рост благосостояния граждан за счет модернизации экономики. Программой предусматривается ускоренное развитие высокотехнологичных производств.

В транспортной сфере ставка сделана на создание новых производств грузового и пассажирского электротранспорта и его компонентов, коммунальных машин с электроприводом, расширение выпуска зарядной инфраструктуры, формирование эффективного транспортного комплекса на основе развитой транспортной инфраструктуры, повышения ее безопасности и доступности [1].

О необходимости ускоренной и эффективной модернизации отраслей национальной экономики свидетельствуют данные Национального статистического комитета Республики Беларусь. В общем объеме отгруженной инновационной продукции организациями промышленности в 2021 году новая продукция для отечественного рынка составила 52,8 %, а новая продукция для мирового рынка – всего 0,6 %. В производстве транспортных средств и оборудования эти показатели существенно выше, так удельный вес в общем объеме отгруженной инновационной продукции новая продукция для внутреннего рынка составила 58,2 %, а продукция новая для мирового рынка – 5,1 %. Коэффициент обновления основных средств по видам экономической деятельности составил в сфере транспортной деятельности в 2021 году 2,5 %, что существенно ниже среднереспубликанского показателя – 6,0 %, этот разрыв на протяжении последних пяти лет только увеличивался. Всё это привело к существенному росту степени износа основных средств в транспортной деятельности до 55,6 % в 2021 году при среднем показателе по Республике Беларусь – 40,7 %, степень износа основных средств была выше только в горнодобывающей промышленности 57,4 % [2].

Модернизация предполагает органичное включение экономики страны в новейшие мировые инновационные процессы, интенсивное использование широкого круга нововведений во всех сферах общественной жизни. В связи с этим возникает потребность в поиске, в первую очередь, дополнительных финансовых резервов, объем которых даст возможность своевременно запустить и реализовать весь потенциал модернизации. В качестве потенциальных источников финансирования, как правило, выступают инвестиции и финансовая поддержка государства (часто выражающаяся в предоставлении льгот по уплате таможенных пошлин и налогов). Более того, необходимо понимать, что, во-первых, практическое использование двух источников часто приводит к появлению синергетического эффекта, то есть к возрастанию эффективности деятельности в результате одно-