

УДК 656.073

А. А. ХОРОШЕВИЧ, Белорусская железная дорога, Белорусский национальный технический университет, г. Минск

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ВЫСТРАИВАНИЯ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ С ИНЫМИ УЧАСТНИКАМИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

Представлены актуальные аспекты взаимодействия Белорусской железной дороги и иных участников перевозочного процесса с последующим указанием имеющихся проблемных областей. В развитии проблематики обоснованы направления разрешения имеющихся вопросов и минимизации их негативного воздействия.

Мировые события текущего года в значительной степени повлияли на логистический рынок. В условиях быстро меняющейся внешней и внутренней конъюнктуры рынков под действием западных санкций и ответных контрсанкций полностью изменился привычный ритм внешнеэкономической деятельности, в результате чего произошел разрыв ряда логистических цепочек между производителями товаров/сырья и покупателями. Разрушение цепочек поставок, нарабатываемых годами, напрямую повлияло на организацию грузовых железнодорожных перевозок. Основные изменения логистических схем доставок произошли в области экспортно-импортных операций между странами Восточного региона, Таможенного союза и странами Европейского союза, Скандинавии, Америки, а также некоторыми другими государствами. Одновременно произошли трансформация финансовых потоков и усложнение цепочек, формируемых для получения оплаты за оказанные услуги.

Наблюдаемая нестабильность поставок и проблемы в расчетах производителей с контрагентами существенно повысили рисковую составляющую функционирования национального железнодорожного транспорта. Обеспечение эффективной организации процесса доставки грузов стало более затруднительным, в первую очередь, за счет изменения условий взаимодействия Белорусской железной дороги с иными участниками перевозочного процесса (в т. ч. финансово-кредитными организациями). В сложившихся в рамках наблюдаемого военнополитического конфликта условиях негативное влияние на деятельность Белорусской железной дороги начали оказывать:

- наличие существенных ограничений в рамках географии поставок, состава перевалочных баз, а также объемов перевозок, обусловленное сокращением пропускной способности и снижением количества согласуемых заявок на международные перевозки.

- наличие ограничений в видах и формах принятия платежей, а также невозможность получения оплаты за оказанные услуги от компаний-резидентов отдельных стран;

- возникновение значимых неконтролируемых факторов, затрагивающих область таможенного оформления и пропуска железнодорожных составов по территории других стран и обуславливающих существенное повышение времени доставки грузов;

- неадекватное современной экономической ситуации ограничение роста железнодорожных тарифов, обуславливающее значительное снижение уровня получаемой прибыли;

- безответственное и неконтролируемое со стороны владельцев собственного подвижного состава поведение заказчиков, приводящее к возникновению упущенной выгоды ввиду неисполнения поданных ими заявок на перевозку.

Так, сложившиеся условия внешней среды и разрыв ряда межгосударственных связей привели к изменению условий функционирования операторов железнодорожной сети иных стран – основных партнеров Белорусской железной дороги, среди которых особенно значимые трансформации пришлось на ОАО «Российские железные дороги». В рамках деятельности данного оператора начала наблюдаться повышенная загрузка железнодорожной сети, в особенности в рамках отдельных направлений следования. Согласно данным Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, в марте 2022 г. грузооборот железной дороги увеличился на 3,2 % – с 227,4 до 234,7 млн т·км [1], что было обусловлено переориентацией на восточное направление и перенаправлением в порты на Дальнем Востоке грузов, которые должны были попасть в Балтийский порт для отправки в Европу. Дополнительная нагрузка возникла и на железных дорогах южного направления, так как увеличился объем поставок в порт в Новороссийске, откуда контейнеры с грузом отправляются в Турцию и в порт во Владивостоке.

В отмеченных обстоятельствах организация международных перевозок национальным железнодорожным транспортом через территорию Российской Федерации стала затруднительной ввиду сокращения пропускной способности железнодорожной сети и существенной загрузки перевалочных баз, и соответствующего снижения объемов согласования заявок на перевозку грузов. Негативным результатом таких изменений стало значительное увеличение сроков доставки грузов и времени оборота вагонного парка. Одновременно возникла необходимость проработки иных направлений следования составов с развитием двусторонних отношений с операторами дружественных стран.

Дополнительные трудности создало наличие ограничений в видах и формах принятия платежей и возникновение значимых неконтролируемых факторов, затрагивающих область таможенного оформления и пропуска железнодорожных составов по территории других стран. Данные аспекты в совокупности привели к еще большему росту времени следования составов, а также снижению уровня оборачиваемости денежных средств. Кроме того, ввиду значительного повышения временного промежутка, требуемого на возврат вагонов

с территории других стран, а также непрогнозируемого характера точного времени их возврата в парк, появились трудности с планированием загрузки.

Кроме проблем, которые имеют внешнюю природу, наблюдаемые мировые события обострили отдельные проблемные области в рамках организации работы национального железнодорожного транспорта, носящие внутренний характер. Одной из таких проблем стало существующее в настоящее время фактическое ограничение роста железнодорожных тарифов, предполагающее длительную процедуру согласования повышаемых тарифов и необходимость четкого обоснования причин и статей роста, которые в сложившихся условиях изменяются практически ежедневно. Данная проблема во многом обоснована смешанным административно-рыночным характером управления в отрасли железнодорожного транспорта, характеризующимся тем, что функционирование Белорусской железной дороги производится на конкурентных рынках и в условиях необходимости обеспечения самокупаемости, при этом управление перевозками осуществляется в достаточно жестких административных рамках, в том числе в области тарифообразования, в которой определено обязательное согласование устанавливаемых грузовых тарифов на высшем уровне.

Результатом отмеченного выступает определение величины грузовых тарифов, не соответствующей рыночной конъюнктуре и не позволяющей обеспечивать должный уровень маржинальности оказываемых услуг по перевозке грузов. Стабильный рост эксплуатационных затрат при весьма длительном реагировании на него со стороны органов государственного управления обуславливает возникновение ситуации, в рамках которой грузовые тарифы текущего месяца актуальны для конъюнктуры национального рынка предыдущего месяца. Последующее повышение тарифов в очередном периоде в условиях постоянного неконтролируемого повышения цен на многие ресурсы вновь создает ситуацию несоответствия, т. е. фактически в рамках текущего года практически все устанавливаемые тарифы являлись необоснованными с точки зрения рыночной конъюнктуры и эффективности корпоративных финансов.

Остро в сложившихся обстоятельствах также встал вопрос о взаимодействии предприятия – владельца железнодорожной инфраструктурой и организаций – собственников железнодорожного подвижного состава (вагонов). Так, если алгоритм организации грузовых перевозок с использованием инвентарного парка Белорусской железной дороги выстроен так, чтобы обеспечивать максимальную эффективность, то привлечение частного парка вагонов независимых организаций (в основном крупнейших государственных экспортных предприятий и транспортных компаний) связано со значительными упущениями, наличие которых актуализировалось в условиях установления существенной нестабильности факторов внешней среды и привело к падению грузопотоков.

Например, за июнь – август 2022 г. процент выполнения заявок по отправлению контейнерных поездов со станций Минского отделения Белорусской железной до-

роги сократился с 89,6 до 52,5 %. В июне 2022 г. со станций Минского отделения Белорусской железной дороги была согласована отправка 596 контейнеров (10 контейнерных поездов), однако фактически обеспечено отправление лишь 534 контейнеров, составивших 89,6 % от установленного плана. В августе 2022 г. грузоотправителям одновременно было согласовано заявок на 2303 контейнера (37 контейнерных поездов), но по итогам месяца погружено и отправлено 1210 контейнеров, или 52,5 % от установленного количества [2].

Основными причинами невыполнения поданных заявок стали обстоятельства, напрямую не зависящие от железнодорожного перевозчика и заключающиеся в непредъявлении грузов, а также отказе заказчиков от перевозки. В данном контексте можно установить, что ключевым фактором, обуславливающим наличие наблюдаемых негативных тенденций, фактически является безответственное поведение заказчиков ввиду отсутствия у них какой-либо ответственности перед перевозчиком в случае невыполнения ранее поданных заявок на перевозку грузов в собственном подвижном составе. Именно в результате недостаточной проработанности нормативно-правовой базы и отсутствия статей, регулирующих ответственность независимых операторов перед перевозчиком в границах обеспечения установленных плановых значений, наблюдается значительное сокращение объемов грузовых перевозок с использованием собственного подвижного состава и соответствующее падение эффективности функционирования железнодорожного транспорта страны в целом.

Таким образом, все возникшие в настоящее время вопросы во взаимодействии Белорусской железной дороги имеют общую природу и обусловлены формированием негативных условий внешней среды. Одновременно данные вопросы могут быть разделены по уровню их возможного регулирования на три важнейшие группы:

- вопросы, не поддающиеся регулированию и затрагивающие область международных экономических отношений;
- вопросы, слабо поддающиеся регулированию и предусматривающие необходимость межгосударственного согласования;
- вопросы, поддающиеся регулированию и возможные к разрешению на республиканском уровне и уровне Белорусской железной дороги.

Распределение ранее отмеченных негативных факторов внешней среды в границах указанных групп наглядно представлено на рисунке 1.

Эффективное функционирование Белорусской железной дороги в сложившихся условиях внешней среды предусматривает необходимость реализации комплекса мер реагирования, направленных на решение отмеченных проблемных вопросов и минимизацию их негативного влияния на выполнение основных управленческих функций. При этом первоочередным является осуществление мероприятий, позволяющих полностью исключить отрицательные аспекты воздействия проблемных областей, поддающихся регулированию.

**Актуальные вопросы функционирования
национального железнодорожного транспорта**

<i>Вопросы, не поддающиеся регулированию</i>	<i>Вопросы, слабо поддающиеся регулированию</i>	<i>Вопросы, поддающиеся регулированию</i>
<p>✓ Наличие ограничений в видах и формах оплаты оказанных услуг</p> <p>Проблемы в области таможенного оформления и пропуска железнодорожных составов по территории других стран</p>	<p>✓ Наличие существенных ограничений в рамках географии и объема поставок</p>	<p>✓ Наличие ограничений по росту железнодорожных тарифов</p> <p>✓ Безответственное поведение заказчиков при перевозке грузов с использованием собственного подвижного состава</p>

Рисунок 1 – Ключевые вопросы функционирования Белорусской железной дороги, отражающие основы выстраивания взаимоотношений с иными участниками перевозочного процесса в современных условиях

Так, в рамках наличия ограничений со стороны органов государственного управления на рост железнодорожных тарифов важно предложить на рассмотрение более эффективную методику тарифообразования, адекватную сложившейся ситуации и предусматривающую наиболее быстрое реагирование на вызовы внешней среды. Данная методика может быть основана на цифровой модели, учитывающей ежедневное изменение ключевых экономических факторов (например, стоимости топливно-энергетических ресурсов, курса белорусского рубля и пр.). В границах политики взаимодействия Белорусской железной дороги с независимыми организациями-операторами железнодорожного подвижного состава актуальным одновременно является использование более жесткого подхода в части корректировки планов перевозок по объемам и направлениям, с определением границ ответственности операторов и проработкой конкретного размера штрафных санкций, а также установление ответственности заказчика перед оператором в объеме, обеспечивающем не только покрытие расходов, но и возмещение упущенной выгоды перевозчика.

В рамках слабо регулируемого вопроса, связанного с возникновением существенных ограничений в рамках географии и объема международных поставок, важно проводить политику постоянного поиска новых перспективных направлений. При этом необходимо подчеркнуть, что руководством Белорусской железной дороги на данный момент уже налажены новые варианты сотрудничества, а также существенно трансформированы выстроенные цепи поставок и политика взаимодействия с руководством и железнодорожными операторами

Получено 21.11.2022

A. A. Khoroshevich. Topical issues of building relations of the Belarusian Railway with other participants of the transportation process.

The article presents topical aspects of the interaction between the Belarusian Railways and other participants in the transportation process, followed by an indication of the existing problem areas. In the development of problems, directions for resolving existing issues and minimizing their negative impact are substantiated.

ми иных стран. Это позволило сократить негативное влияние данного фактора.

Дополнительно важно обеспечить реализацию мер, направленных на сокращение негативного воздействия неконтролируемых внешних факторов, в том числе через перенаправление отдельных финансовых потоков и формирование новых вариантов оплаты в рамках финансовых моделей, созданных для обеспечения расчетов в границах Союзного государства Республики Беларусь и Российской Федерации, а также Евразийского экономического союза. Частично данные меры уже реализованы руководством Белорусской железной дороги. С целью минимизации негативного характера последствий длительного пропуска железнодорожных составов по территории других стран одновременно важно обеспечить формирование системы планирования, имеющей высокую адаптивность и позволяющей производить корректировки загрузки в кратчайшие сроки в режиме реального времени. Данная система может быть построена на основе цифровой модели организации перевозочного процесса, учитывающей направления следования и количество загруженных вагонов, порожних на станциях погрузки, в том числе находящихся в ремонте.

Результатом разрешения имеющихся противоречий в границах представленных мер реагирования станет повышение согласованности действий национального оператора сети железных дорог и иных участников перевозочного процесса, способствующее росту уровня загрузки железнодорожной сети, а также соответствующему увеличению уровня получаемой выручки. Кроме того, будет наблюдаться сокращение непроизводительного простоя подвижного состава и повышение эффективности централизованного управления вагонным парком как за счет улучшения системы планирования, так и за счет оптимизации использования собственного подвижного состава. При этом стоит подчеркнуть необходимость соблюдения критерия комплексности и одновременной реализации всей совокупности предложенных мер реагирования, а также важность осуществления изменений с обязательным учетом иных особенностей функционирования национального железнодорожного транспорта.

Список литературы

1 Транспорт [Электронный ресурс] : офиц. сайт Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации. – 2022. – Режим доступа : <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>. – Дата доступа : 21.08.2022.

2 Отчетные данные по движению поездов : данные автоматизированной системы «Интегрированная обработка маршрута машиниста» (АС ИОММ) [Электронный ресурс] / Белорусская железная дорога. – Минск, 2022. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).