

В заключение можно сказать, что создание комплексных, многоуровневых, транспортно-логистических систем, имеющих в своем распоряжении все виды транспортных услуг и возможностей, – это путь к высокой финансовой устойчивости, гибкости, автономной работе и независимости от многих негативных тенденций современного мира.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Еловой, И. А.** Интегрированные логистические системы доставки ресурсов : теория, методология, организация / И. А. Еловой, И. А. Лебедева ; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с.

2 Глобальные логистические системы : учеб. пособие / под общ. ред. В. И. Сергеева. – СПб. : Бизнес-пресса, 2004. – 190 с.

3 **Медведев, В. Ф.** Особенности реализации стратегии национального суверенитета в условиях формирования модели глобального регулирования и управления / В. Ф. Медведев, В. В. Почекина ; под науч. ред. А. Е. Дайнеко. – Минск : Право и экономика, 2014. – 112 с. – (Серия «Мировая экономика»).

V. GIZATULLINA, PhD, Professor, Y. GORONENKOV
Belarusian State University of Transport

DIRECTIONS FOR IMPROVING THE EXISTING PRACTICE OF DELIVERY OF PRODUCTS MANUFACTURED BY ENTERPRISES INCLUDED IN PUBLIC CORPORATION "MANAGEMENT COMPANY OF THE HOLDING "BELARUSIAN WALLPAPER"

The problem of using logistics support in the construction of transport and logistics systems and providing a high-quality new transport service enterprise has been updated. The authors identified problematic issues and developed a number of proposals to solve them.

Получено 29.09.2024

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 17. Гомель, 2024**

УДК 656.223.001.24

Ю. В. ДУБИНА

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

О ПРОБЛЕМНЫХ ВОПРОСАХ РАСЧЕТА СТРУКТУРЫ ПОТРЕБНОГО ВАГОННОГО ПАРКА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены основные внутренние и внешние условия для оценки проблемных вопросов обновления подвижного состава различных форм собственности. Обосно-

вана значимость оценки факторов при принятии решений о привлечении арендованного, покупке собственного, использовании совместного подвижного состава.

Кардинальные изменения, произошедшие за последние годы на внешнем контуре, сформировали новую глобальную реальность и повлияли на устойчивость развития транспортного комплекса. Вместе с тем транспортный комплекс постепенно восстанавливает свой потенциал. По субъектному составу увеличилось количество юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, оказывающих транспортные и транспортно-логистические услуги, выросла инвестиционная составляющая с 5,9 до 6,3 %.

В целях развития транспортного комплекса, повышения конкурентоспособности белорусских перевозчиков и снятия барьеров при перемещении грузов и пассажиров на протяжении года проводилась системная работа по расширению транспортных коридоров для экспортных поставок и созданию условий для перевозок в юго-восточном направлении, улучшалось качество транспортной инфраструктуры посредством ее реконструкции, модернизации, строительства и осуществлялось приобретение современного подвижного состава. Прорабатывались альтернативные транспортно-логистические схемы, направленные на создание привлекательных условий для белорусских производителей с целью стимулирования диверсификации рынков сбыта их продукции.

В целом по транспортному комплексу инвестиции выросли на 23,6 % и выше темповых значений по республике на 8,8 процентного пункта. В железнодорожном транспорте отрицательное влияние на экспорт оказало падение объемов транзитных перевозок на 36 % к 2022 году. Для нивелирования потерь удалось нарастить объемы экспорта транспортных услуг в такие страны как Китай (в 2,3 раза), Кыргызстан (2,0 %), Пакистан (в 4,2 раза), Туркменистан (в 3,6 раза), Бразилия (в 4,9 раза), Египет (в 2,5 раза), Индонезия (в 2,2 раза).

В железнодорожном транспорте объемы грузовой работы уменьшаются на протяжении двух лет. Не обеспечен выход на уровень 2022 года по контейнерным перевозкам. Их объем составил 91,9 % к 2022 году. Сдерживающим фактором явилось отсутствие четкого планирования объемов и непредъявление грузов грузоотправителями по уже согласованным заявкам.

В Устав железнодорожного транспорта внесен ряд изменений, стимулирующих как перевозчика, так и грузоотправителя быть более ответственным в исполнении собственных обязательств [1–4]. Кроме того, изменения норм Устава позволили развивать вагонный парк универсальных вагонов Белорусской железной дороги и парки субъектов хозяйствования (грузоотправителей, грузополучателей, операторов вагонов).

В области тарифной политики с принятием постановления «О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным

транспортом общего пользования» [5] расширен ценовой коридор вагонной составляющей в тарифах с целью установления сопоставимых конкурентных условий использования вагонов Белорусской железной дороги с вагонами операторских компаний. Реализация выработанных подходов уже позволила грузоотправителям при относительной сопоставимости ценовых условий более активно привлекать вагоны операторских компаний в условиях дефицита вагонов Белорусской железной дороги.

Таким образом, базовыми внутренними и внешними условиями для оценки проблемных вопросов обновления подвижного состава различных форм собственности явились:

- рост экономики Республики Беларусь в предстоящие годы во многом связан с решением задачи предоставления качественных услуг перевозки и снижений транспортных издержек;
- устойчивое изменение товарного рынка как в национальном, так и международном масштабе, географии перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- продолжающаяся адаптация технологии перевозочного процесса к изменяющимся геополитическим и экономическим условиям.

При этом удовлетворение потребностей предприятий и организаций в грузовых перевозках является одной из основных задач железнодорожного транспорта. Современная технология перевозочного процесса призвана обеспечивать устойчивое положение железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг и высокие финансовые результаты его деятельности. Для достижения этой цели необходимо обеспечивать:

- гарантированное выполнение заявок и требований грузовладельцев к качеству перевозок с учетом специфики транспортировки различных родов груза;
- возможность своевременной адаптации перевозочного процесса к возросшей динамичности транспортных связей;
- вовлеченность в международные транспортные процессы с участием инфраструктуры железнодорожного транспорта и хозяйствующих субъектов республики.

Участниками перевозочного процесса на железнодорожном транспорте являются множество субъектов, которые осуществляют разнообразные функции: содержание инфраструктуры, организацию перевозок, экспедирование, предоставление и ремонт подвижного состава и другие. В результатах их деятельности присутствует как частный (локальный) интерес, так и общественный (синергетический) интерес. По этой причине оценка работы организаций железнодорожного транспорта, осуществляющих транспортную деятельность, является актуальной и необходимой.

Выбор форм организационной структуры владения и оперирования подвижным составом, инфраструктурой на железнодорожном транспорте, вза-

имодействия участников перевозочного процесса должен быть определен в целевой модели развития перевозок на железнодорожном транспорте и быть составной частью транспортной стратегии развития республики. Для этого необходимо оценить варианты структур управления и бизнес-модели предприятий, владеющих и осуществляющих использование объектов железнодорожного транспорта, и совокупный эффект от изменения структуры управления подвижным составом и инфраструктурой на железнодорожном транспорте республики.

Решения проблем оптимизации структуры управления на железнодорожном транспорте и совершенствования транспортной деятельности участников перевозочного процесса предлагаются многими учеными постсоветского пространства и отечественными: Б. М. Липидус, Е. М. Сотников, И. Н. Розенберг, Е. М. Тишкин, В. И. Некрашевич, А. Ф. Бородин, П. С. Грунтов, С. И. Шкапич, А. А. Ерофеев, Н. Н. Казаков, И. А. Еловой, В. Г. Кузнецов и многими другими.

Исследования в области железнодорожного транспорта подтверждают, что адекватность развития транспортного рынка потребностям экономики прежде всего связана с созданием приемлемых условий перевозки грузов на товарном рынке и предложения конкурентных услуг. Базисным условием эффективности деятельности железнодорожного транспорта является опережающее развитие железнодорожного транспорта в рамках обоснованных перспективных проектов национального и международного характера.

Собственник подвижного состава (владелец вагонов) – субъект хозяйствования, который является одним из участников перевозочного процесса и реализует свой бизнес за счет предоставления клиентам потребного для перевозки их грузов подвижного состава. Рынок собственников подвижного состава в Республике Беларусь является развивающимся и субъекты хозяйствования (в том числе иностранные, в основном из Российской Федерации) создают на транспортном рынке необходимую для стимулирования развития конкуренцию.

Система управления парком грузовых вагонов в Республике Беларусь регулируется международными и национальными нормативными правовыми актами [6–11], которые устанавливают порядок эксплуатации, перемещения, использования (включая временное пользование), учета, контроля, расчетов за пользование вагонами и определяют применение существующей модели оперирования вагонным парком. При этом в основе до настоящего времени существовавшей системы управления парком грузовых вагонов на Белорусской железной дороге лежали традиционные подходы, отражающие монопольный характер транспортной деятельности на рынке железнодорожных перевозок.

Основными недостатками применяемой ранее системы управления парком грузовых вагонов на железнодорожном транспорте являлись:

- преобладание в системе оперирования вагонным парком технических и эксплуатационных критериев и соответствующих стимулов над экономическими;

- низкий уровень развития конкурентного рынка услуг по предоставлению вагонов;

- недостаточная инвестиционная тарифная составляющая, направленная на обновление парка инвентарных вагонов Белорусской железной дороги;

- риски увеличения дефицита вагонов на внутреннем рынке Республики Беларусь при увеличении времени нахождения вагонов на территории иных железнодорожных администраций;

- риски применения ограничений на использование вагонов инвентарного парка Белорусской железной дороги на инфраструктуре иных железнодорожных администраций, которые в том числе могут привести к потерям для экономики Республики Беларусь.

Основными направлениями развития системы управления парком вагонов на рынке перевозок железнодорожным транспортом являются:

- переход в перевозочной модели на железнодорожном транспорте от инвентарного парка к парку собственных вагонов;

- реструктуризация системы управления парком вагонов и выделение обособленного (независимого) оператора подвижного состава в структуре ГО «Белорусская железная дорога», распоряжающегося парком вагонов БЧ на равноправных условиях с иными операторами подвижного состава (владельцами);

- оптимизация ремонтной базы грузовых вагонов с учетом заключения контрактов жизненного цикла с производителями вагонов;

- разработка и реализация мероприятий, направленных на расширение сотрудничества национального перевозчика с операторами подвижного состава с целью повышения эффективности управления вагонными парками.

С учетом вышеизложенного важнейшей целью при определении подходов к развитию парка вагонов в республике является разработка его научно обоснованной структуры. Для достижения цели необходимо решить следующие основные задачи:

- 1) выявить современные тенденции и закономерности формирования структуры парка грузовых вагонов по принадлежности, оценить их влияние на экономическую эффективность и финансовую устойчивость предприятий и организаций в сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых системах;

- 2) выработать возможные подходы по формированию концептуальной модели формирования эффективной структуры парка грузовых вагонов различной принадлежности для условий Республики Беларусь.

Обеспечение экономики республики услугами по перевозке грузов является важнейшей функцией организаций железнодорожного транспорта. Решающим

фактором для выработки и совершенствования государственного механизма использования и регулирования парков вагонов различной принадлежности является их соответствие запросам рынка грузовых перевозок. В условиях системного изменения структуры и векторов национальной логистической системы, а также роста потребностей экономики республики задача оптимизации парка грузовых вагонов приобретает основополагающее значение для обеспечения эффективного функционирования транспортной системы.

В настоящее время осуществляется поэтапная трансформация управления и использования парка грузовых вагонов. Существенное изменение географии перевозок значительно повлияло на увеличение расстояния перевозок грузов и, как следствие, увеличение времени нахождения вагонов различной принадлежности на железных дорогах других государств, в связи с чем система работы с парком вагонов потребовала новых эффективных подходов по его развитию и управлению.

Существующая система нормирования количества грузовых вагонов для освоения перевозок, закреплённая в локальных нормативных актах национального общесетевого перевозчика – Белорусской железной дороги, направлена на поддержание устойчивой работы отрасли, где перевозчик выступает основным оператором инвентарного подвижного состава. Анализ изменений на рынке услуг по предоставлению вагонного парка показывает, что проявляются устойчивые тенденции перехода основных железнодорожных администраций по объемам транспортной работы с Белорусской железной дорогой от инвентарного парка к собственному в различных формах, что приводит к возникновению противоречий двух форм владения: инвентарный парк и собственный парк.

С учетом изменения нормативной правовой базы республики в настоящее время наблюдается расширение рынка распоряжения и оперирования вагонными парками, что требует пересмотра методологических подходов к нормированию вагонов с целью удовлетворения возрастающих транспортных потребностей национальной экономики.

Справочно: парк собственных вагонов на сети колеи 1520 мм за период 2019 – 2023 годов показывает рост на 6,5 %, при этом парк инвентарных вагонов за аналогичный период снижен на 11 %.

В настоящее время национальным общесетевым перевозчиком активно обновляется парк грузовых вагонов, но при этом динамично развивается и парк собственных грузовых вагонов, который за последние 10 лет увеличился более чем вдвое. В этих условиях необходимы научно обоснованные исследования для уточнения расчетных параметров и поправочных коэффициентов, которые бы лучше отражали текущее состояние рынка транспортных услуг и, что еще более важно, – его будущие перспективы.

При организации перевозок во внутриреспубликанском и международном сообщениях эффект от использования одного и того же вагона инвен-

тарного парка для перевозок внутри республики существенно выше их использования при экспортных перевозках. С учетом анализа всей номенклатуры перевозимых грузов полувагоны парка Белорусской железной дороги эффективнее использовать для перевозок грузов во внутриреспубликанском сообщении, например, может быть перевезен в 3,9 раза больший объем, чем при перевозках на экспорт.

Кроме того, в настоящее время износ основных фондов – грузовых вагонов инвентарного парка Белорусской железной дороги – составляет 71 %, в том числе крытых вагонов – 72 %, универсальных платформ – 91,7, полувагонов – 56,3 %. Обновление инвентарного парка Белорусской железной дороги планируется осуществлять поэтапно, по мере выбытия из перевозочного процесса вагонов с предельными сроками эксплуатации, путем приобретения нового универсального подвижного состава. Для рационализации расходования денежных средств на обновление подвижного состава, с учетом его высокой стоимости и длительного срока полезной эксплуатации, критически важно правильно оценивать потребную структуру вагонного парка.

Следует отметить, что в части содержания и использования специализированного подвижного состава актами законодательства в области железнодорожного транспорта установлено, что грузоотправители обеспечивают наличие специализированных собственных вагонов, в том числе предоставляемых операторами вагонов, для транспортировки грузов, которые не перевозятся в универсальных вагонах, что позволяет грузоотправителям более детально подходить к вопросам планирования перевозок собственной продукции, осуществлять ввоз сырья от поставщиков других государств, оптимизировать затраты на транспортную составляющую, тем самым исключить непроизводительный простой подвижного состава.

В связи с этим в настоящее время проводится активная работа по созданию у предприятий, осуществляющих производство продукции, специализированного парка собственных вагонов. В рамках данной работы осуществляется передача специализированного подвижного состава Белорусской железной дороги в ведение субъектов хозяйствования Республики Беларусь.

При использовании ранее действовавшей модели формирования инвентарного вагонного парка перевозчика возникал ряд системных рисков:

- ограничение на использование в международном сообщении инвентарных вагонов Белорусской железной дороги под перевозку грузов на инфраструктуре иных железнодорожных администраций (ЖДА);
- увеличение дефицита вагонов на рынке Республики Беларусь при увеличении времени нахождения вагонов на иных ЖДА;
- ограничение допуска инвентарных вагонов Белорусской железной дороги к перевозкам грузовой базы иных ЖДА в условиях профицита вагонов на рынке вагонов на полигоне соответствующего государства и др.

В то же время новая стратегия развития вагонного парка национального общесетевого перевозчика направлена на содержание универсального подвижного состава с целью полного обеспечения внутриреспубликанских перевозок, что в свою очередь дает возможность поддержания экономической безопасности страны.

Субъекты хозяйствования Республики Беларусь в сфере осуществления перевозок производимой продукции используют как вагоны инвентарного парка Белорусской железной дороги, так и собственные вагоны на различных условиях (аренда, технический рейс и др.). При этом решение о приобретении либо привлечении вагонов, выборе транспортно-логистической схемы доставки принимается грузоотправителем самостоятельно исходя из действующих нормативных правовых документов и экономической целесообразности.

Объективно важным аспектом является и унификация подходов к прогнозированию объемов погрузки и их распределению между ключевыми операторами вагонных парков на уровне республики. Это позволит обеспечить более точные расчеты потребного национальной экономике парка вагонов, оптимизировать использование подвижного состава и предоставить экономически рассчитанные рекомендации по привлечению необходимого количества подвижного состава сторонних собственников.

Проведена оценка необходимого для экономики Республики Беларусь количества парка вагонов на перспективу. В анализе были учтены данные о возможных объемах производства промышленной продукции в разрезе товарных позиций в натуральном выражении до 2030 года, а также данные Белорусской железной дороги по видам подвижного состава для транспортировки отдельной номенклатуры грузов, среднего оборота каждого из видов подвижного состава и его средней грузоподъемности.

С учетом сложившейся структуры грузоперевозок потребность в подвижном составе до 2030 года расчетным методом спрогнозирована на кратно завышенном уровне. В результате до 2030 года объем потребного для экономики парка грузовых вагонов, согласно прогнозу, должен увеличиться в 2,5 раза к уровню текущего года. При этом для достижения прогнозного значения парка грузовых вагонов потребуются ежегодное с 2025 по 2030 год включительно приобретение в собственность операторов грузовых вагонов порядка 12 тысяч единиц подвижного состава.

Таким образом, имеющиеся подходы и методики к оценке потребного подвижного состава требует системной оптимизации для обеспечения нужд национальной экономики в перевозках грузов железнодорожным транспортом, оптимизации расходов на содержание и обновление подвижного состава, а также минимизации рисков «перегрева» инфраструктуры подвижным составом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Об изменении постановления Совета Министров Республики Беларусь от 2 авг. 1999 г. № 1196 : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 31 марта 2023 г. № 224 // ЭТАЛОН: информ.-поисковая система (дата обращения : 31.10.2024).

2 Об изменении постановления Совета Министров Республики Беларусь от 2 авг. 1999 г. № 1196 : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 3 нояб. 2023 г. № 763 // ЭТАЛОН: информ.-поисковая система (дата обращения : 31.10.2024).

3 О перевозках грузов железнодорожным транспортом общего пользования : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 22 марта 2024 г. № 213 // ЭТАЛОН: информ.-поисковая система (дата обращения : 31.10.2024).

4 Об изменении постановления Совета Министров Республики Беларусь от 2 авг. 1999 г. № 1196 : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 9 окт. 2024 г. № 748 // ЭТАЛОН: информ.-поисковая система (дата обращения : 31.10.2024).

5 О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования : постановление Министерства антимонопольного регулирования и торговли Респ. Беларусь от 30 мая 2023 г. № 37 // ЭТАЛОН: информ.-поисковая система (дата обращения : 31.10.2024).

6 Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) : действует с 1 нояб. 1951 г. : с изм. и доп. на 1 июля 2019 г. // ЭТАЛОН: информ.-поисковая система (дата обращения : 31.10.2024).

7 Конвенция о прямом международном железнодорожном сообщении. Проект (ред. от 20 марта 2015 г.) // ОСЖД. – URL : <https://osjd.org/api/media/resources/9479> (дата обращения : 31.10.2024).

8 Соглашение о совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств – участников Содружества, Азербайджанской Республики, Республики Грузия, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики : принято 12 марта 1993 г., г. Москва // ГАРАНТ. – URL : <https://base.garant.ru/118619> (дата обращения : 30.10.2024)

9 О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь от 6 янв. 1999 г. № 237–3 // ЭТАЛОН: информ.-поисковая система (дата обращения : 31.10.2024).

10 Договор о Правилах о расчетах в международном пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении (Переиздано Комитетом ОСЖД со всеми изменениями и дополнениями по состоянию на 28.02.2014) // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. – URL : <https://docs.cntd.ru/document/42021897> (дата обращения : 27.10.2024).

11 Договор о Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении (Договор о ПГВ) : действует с 1 янв. 2009 г. : с изм. и доп. по сост. на 19 июля 2018 г. // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. – URL : <https://docs.cntd.ru/document/420375900> (дата обращения : 27.10.2024).

Y. DUBINA

Ministry of Transport and Communication of the Republic of Belarus

ON PROBLEMATIC ISSUES OF CALCULATING THE STRUCTURE OF THE REQUIRED CAR FLEET OF THE REPUBLIC OF BELARUS

The key internal and external aspects that influence the decision-making process regarding the renewal of rolling stock for various ownership structures are explored. The significance of taking different factors into account deciding whether to rent, buy, or share rolling stock is explained.

Получено 22.11.2024