

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В СФЕРЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Н. А. КЕКИШ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Контейнеризация является ведущим трендом в международной логистике, уровень контейнеризации перевозок постоянно растет на магистральных видах транспорта, осуществляющих массовую перевозку грузов. Наиболее выражена эта тенденция на морском транспорте, где доля контейнеров в общей мировой торговле сухими грузами составляет 23 %, а ежегодный прирост в контейнерных перевозках – 7 % [1]. На железнодорожном транспорте объемы контейнерных перевозок в последние годы также активно растут. Например, объем перевозок контейнеров по сети РЖД в 2024 году вырос почти на 6 % по сравнению с 2023 годом и достиг 7,9 миллиона TEU [2]. Объемы контейнерных перевозок на БЖД в 2024 году выросли в 1,5 раза по отношению к 2023 году [3] и составили более 1,6 млн TEU. Автомобильный транспорт контейнеризация затрагивает только в той мере, в которой он вовлечен в мультимодальные логистические цепи поставки как на значительных по протяженности участках, так и в качестве средства перевозки на этапе «последней мили». На воздушном транспорте контейнеризация имеет место, но ее применение ограничено в связи со спецификой технологии осуществления транспортировки грузов с использованием воздушных судов и применяемых технических средств перевозки. Учитывая небольшие объемы и специфику контейнерных перевозок на воздушном и автомобильном транспорте, а также отсутствие прямого выхода к морю у Республики Беларусь, данное исследование сфокусировано прежде всего на методах государственного регулирования контейнерных перевозок железнодорожным транспортом с целью максимального использования логистического потенциала контейнерной технологии для качественного транспортного обеспечения экспортных, импортных и внутриреспубликанских перевозок грузов и развития связанных отраслей производства. Влияние механизмов государственного регулирования на агентов других видов транспорта определяется их ролью в мультимодальных логистических цепях поставки с участием железнодорожного транспорта в рамках общей контейнерной транспортной системы (КТС).

Развитие технологий контейнерной перевозки идет опережающими темпами по отношению к адаптации соответствующей нормативной базы, что требует оперативного принятия соответствующих мер по государственному регулированию различных аспектов этого процесса. Одной из основных проблем сбалансированного развития сферы контейнерных перевозок является то, что изначально мультимодальный характер их осуществления предполагает участие большого количества агентов, интересы которых могут быть противоречивыми. Государственное регулирование в таком случае является одним из наиболее действенных инструментов построения эффективных бизнес-моделей работы каждого из этих агентов при достижения общего баланса интересов на макроэкономическом уровне, включая социальный аспект. Разнообразие видов, объемов и сложности работ, сопутствующих контейнерной мультимодальной перевозке грузов на всех этапах ее осуществления, создает предпосылки для широкого спектра вариантов частно-государственного партнерства в транспортно-логистической, производственной, инвестиционной сферах, что также требует использования механизмов государственного регулирования.

Для разработки эффективных механизмов государственного регулирования мультимодальных перевозок необходимо прежде всего идентифицировать основных агентов этого процесса, которые непосредственно участвуют в его реализации и сопровождении, а также прямо или косвенно могут извлекать выгоду или нести ущерб от контейнеризации перевозок в мультимодальных логистических цепях с участием железнодорожного транспорта. К ним можно отнести следующие группы: грузовладельцы, перевозчики, логистические операторы, операторы транспортной и терминальной инфраструктуры, операторы технических средств перевозки, операторы контейнерного парка, производители технических средств контейнерной перевозки, вспомогательные сервисы контейнерных перевозок.

Конфликт интересов может возникать как внутри группы агентов, так и между группами агентов. В результате образуются своеобразные «конфликтные пары», имеющие точку конфликта –

причину, по которой возникает конфликт интересов и которая потенциально может быть устранена или минимизирована при помощи использования инструментов государственного регулирования.

В транспортной сфере в целом и в контейнерных перевозках в частности государственное регулирование может осуществляться с использованием широкого набора инструментов, направленных на обеспечение безопасности, эффективности, доступности и экологичности перевозок. Схема процесса государственного регулирования мультимодальных контейнерных перевозок приведена на рисунке 1.

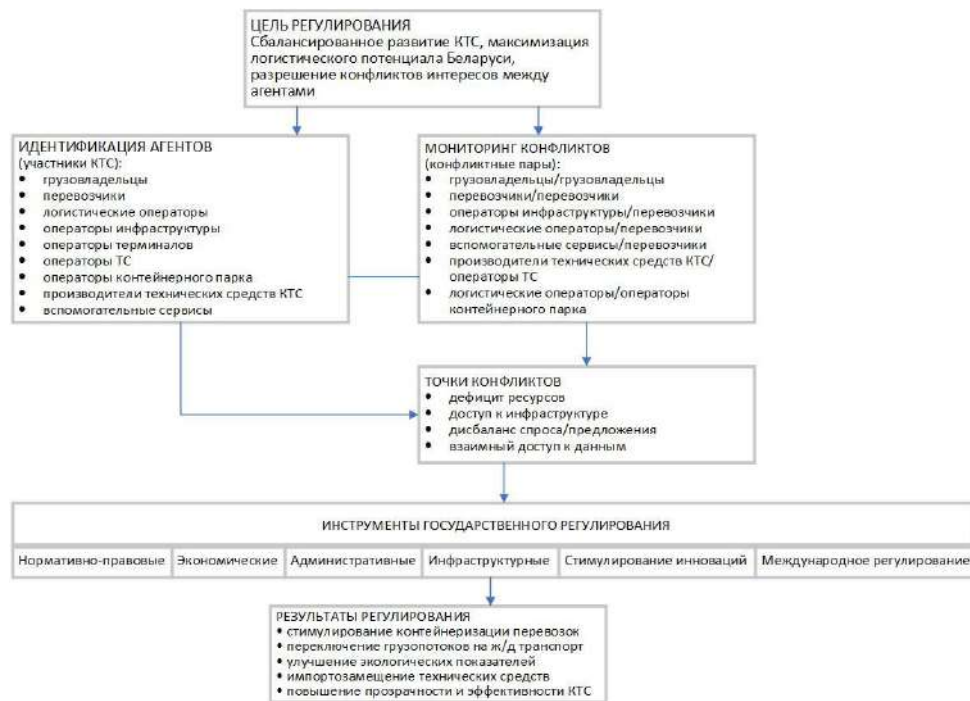


Рисунок 1 – Государственное регулирование мультимодальных контейнерных перевозок

Комплексное применение этих инструментов позволяет как на уровне государства, так и на уровне глобальной логистики на протяжении всей мультимодальной цепи поставки эффективно контролировать и регулировать сектор контейнерных перевозок, обеспечивать его устойчивое сбалансированное развитие, минимизировать и по возможности полностью устранять потенциальные негативные экономические и экологические эффекты.

Список литературы

- 1 В поисках баланса. Как развиваются контейнерные перевозки в России и мире // Сбер Про. – URL: <https://sber.pro/publication/v-poiskah-balansa-kak-razvivayutsya-konteinernie-perevozki-v-rossii-i-mire/> (дата обращения: 18.08.2025).
- 2 Перевозки контейнеров по сети РЖД в 2024 году достигли рекордного уровня // РЖД. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=220838#> (дата обращения: 18.08.2025).
- 3 Грузовые перевозки // Белорусская железная дорога. – URL: https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/infrastructure/cargo_transportation/ (дата обращения: 18.08.2025).

УДК 656.225:656.212.5

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ПЕРЕДАЧИ ПРИВАТНЫХ ВАГОНОВ С КОММЕРЧЕСКИМИ НЕИСПРАВНОСТЯМИ НА ПУТИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

М. М. КОЛОС

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В соответствии со статьей 40 Устава железнодорожного транспорта общего пользования (утверждено постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 02.08.1999 № 1196 с