

Ключевыми факторами этого процесса являются современные производственные линии, технологии автоматизации и цифровизации. Это приведет к ускоренной реализации программ локализации и резкому сокращению спроса на зарубежное сырье и полуфабрикаты.

Трансформационные процессы, происходящие в автомобильном секторе промышленности, могут привести к следующим результатам:

- повышение эффективности производства;
- создание новых рабочих мест;
- увеличение экспортного потенциала;
- ускорение процессов импортозамещения;
- обеспечение конкурентоспособности национальной экономики.

Направления инноваций и цифровой экономики имеют большое значение для эффективной организации процессов трансформации в промышленности. В частности, принципы «зелёной экономики», энергоэффективные технологии, промышленная кооперация и поддержка стартапов определяют дальнейшие перспективы национальной промышленности.

Институциональные реформы имеют важное значение для эффективной реализации процессов промышленной трансформации. В частности, устойчивое развитие промышленности обеспечивается развитием государственно-частного партнёрства, улучшением инвестиционного климата, привлечением финансовых ресурсов и расширением международного сотрудничества.

Из вышеизложенного следует, что трансформационные процессы имеют большое значение для развития промышленности в национальной экономике. Они создают возможности для повышения эффективности производства, внедрения новых технологий, расширения инвестиций и интеграции отраслей промышленности в мировую экономику.

Поэтому трансформация национальной промышленности является важнейшим условием стабильности и перспективного развития национальной экономики.

#### Список литературы

- 1 **Багрецов, Н. Д.** Трансформация, эволюция и развитие системы «предприятие» / Н. Д. Багрецов // Аграрный вестник Урала. – 2011. – № 6 (85). – С. 57–59.
- 2 **Hosono, A.** SDGs, Transformation, and Quality Growth. Insights from International Cooperation / A. Hosono // JICA Ogata Sadako Research Institute for Peace and Development. – Singapore : Springer, 2022. – 164 p.
- 3 **Щербаков, Д. С.** Стратегическая трансформация инновационного предприятия в условиях кризиса / Д. С. Щербаков // СРРМ. – 2011. – № 4. – С. 58–67.
- 4 **Фёдоров, И. Г.** Комплексная трансформация предприятия при переходе к процессному управлению / И. Г. Фёдоров // Открытое образование. – 2015. – № 6. – С. 52–59.

УДК 338.47:656.2

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЗАКУПКИ В СИСТЕМЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*А. В. МИТРЕНКОВА, Е. Д. ЦУКАНОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Железнодорожный транспорт является самым быстрым наземным способом передвижения, который охватывает, используя максимально короткие пути, все крупные города Республики Беларусь и других стран. Данный способ доставки товаров и пассажиров наиболее привлекателен из-за возможности транспортировки грузов больших размеров и большого количества. Перевозки железнодорожные – это также самый безопасный и наиболее удобный способ перевозки практически всех грузов.

Перевозки грузов железнодорожным транспортом имеют существенные преимущества перед другими видами транспортировки особенно в том, что данный вид транспортировки обладает наибольшим разнообразием подвижного состава, что позволяет перевозить грузы любых параметров и на самые дальние расстояния. Именно данные преимущества позволяют более широко использовать этот вариант доставки товаров почти во всех сферах промышленности, а также в повседневной жизни.

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь – наиболее развитой и технически оснащенный вид транспорта в нашей стране. Он является частью Евро-Азиатского железнодорожного комплекса. История ГО «Белорусская железная дорога» началась со строительства в 1851 году в рамках Санкт-Петербургско-Варшавской магистрали первого на белорусской земле железнодорожного участка Гродно – Поречье. Движение на нем было открыто 27 декабря 1862 года. Благодаря железным дорогам экономика Беларуси оказалась тесно связана с рынком сопредельных государств.

Усилились экономические связи со странами Западной Европы, шло развитие больших и малых городов, населенных пунктов. Именно железной дороге обязаны своим рождением города Барановичи, Молодечно, Осиповичи, Жабинка, Жлобин, Лунинец, Калинковичи. Обрели второе дыхание древние белорусские городские поселения, такие, как Орша и Лида. Велика роль железнодорожного транспорта в развитии крупнейших городов нашей страны – Минска и Гомеля. Железная дорога помогла превратиться Беларуси в высокоразвитую индустриальную республику.

Магистральный железнодорожный транспорт Республики Беларусь представлен производственным комплексом «Беларуская чыгунка» и промышленно-производственным объединением «Белпромжелдортранс». На его долю приходится более 70 % общего грузооборота страны. В последние годы система пассажирских железнодорожных перевозок в Беларуси значительно преобразилась. Сегодня перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования осуществляются в следующих видах сообщений:

- городское (городские линии);
- региональное (региональные линии);
- межрегиональное (межрегиональные линии);
- международное (международные линии);
- коммерческое (коммерческие линии).

С мая 2013 года введены новые маршруты поездов региональных линий бизнес-класса на участках Орша – Кричев – Коммунары, Коммунары – Могилев; в сентябре 2013 года – на участке Минск – Жлобин; в 2014 году – на участке Минск – Молодечно. Региональные линии экономкласса обеспечивают транспортное обслуживание сегмента пассажиров, не охваченных линиями бизнес-класса, и являются наиболее массовым видом перевозок. Межрегиональные линии представляют собой перевозки пассажиров между Минском и областными центрами, а также между самими областными центрами республики. В зависимости от скорости доставки в пункт назначения, количества остановок на пути следования межрегиональные линии подразделяются на бизнес- и экономкласс. Движение поездов межрегиональных линий бизнес-класса осуществляется на направлениях, связывающих столицу с Брестом, Гомелем и Витебском.

Международные линии – перевозки между Республикой Беларусь и другими государствами. Они обеспечивают пассажирское сообщение между городом Минском, областными центрами республики и столицами, а также отдельными регионами других государств. Однако в связи с большими капитальными вложениями, затрачиваемыми на сооружение дорог, его использование наиболее эффективно при значительной концентрации грузовых и пассажирских потоков. ГО «Белорусская железная дорога» является одним из основных звеньев транспортного комплекса страны и занимает важное место в жизнеобеспечении Республики Беларусь и ее многоотраслевой экономики.

Сегодня Белорусская магистраль осуществляет около 75 % всех выполняемых в республике грузовых и более 50 % пассажирских перевозок. В составе Белорусской железной дороги, протяженность путей которой составляет 5,5 тыс. км, 366 станций (228 осуществляют грузовые операции), 52 грузовых терминала, 6 крупных предприятий и более 40 их филиалов по терминальной обработке грузов. Терминально-складская инфраструктура насчитывает более 604 тыс. м<sup>2</sup> складских площадей. В грузовом парке более 32 тыс. вагонов и 2,5 тыс. контейнеров.

На территории Беларуси сформированы устойчивые железнодорожные транзитные грузопотоки в латвийском, калининградском, литовском направлениях. Основная номенклатура транзитных грузов – каменный уголь, нефть и нефтепродукты, химические удобрения, руда, строительные материалы, зерно. За 2019 год транзит составил 32,19 млн т. Через Беларусь регулярно курсируют 18 контейнерных поездов. Средняя маршрутная скорость достигает 1160 км/сут. Белорусская железная дорога сотрудничает с железными дорогами стран СНГ, Европейского союза и дальнего зарубежья, Советом по железнодорожному транспорту и Организацией сотрудничества железных дорог.

В двустороннем международном железнодорожном сообщении Беларусь – Россия клиенты Белорусской железной дороги имеют возможность использования электронных накладных СМГС для отправки порожних вагонов и грузов (за исключением отдельных категорий). По электронным накладным СМГС осуществляется перевозка порожних вагонов и контейнеров между Беларусью и Литвой. При участии таможенных органов Белорусской железной дорогой осуществляется пилотный проект по перевозке груженых вагонов с использованием электронной накладной СМГС в сообщении Беларусь – Литва. Ведущим центром по переработке крупнотоннажных контейнеров и тяжеловесных грузов является товарная станция Колядичи (Минск), где осуществляется обработка и перевалка грузов в регионы Беларуси, а также в страны СНГ, Балтии и дальнее зарубежье с использованием возможностей железнодорожного и автомобильного транспорта.

Оптимальные схемы логистики разрабатывает официальный экспедитор Белорусской железной дороги – государственное предприятие «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр». Существующая маршрутная сеть обеспечивает перевозки пассажиров в международном, межрегиональном и региональном сообщениях, а также между г. Минском и городами-спутниками. В настоящее время железнодорожное сообщение охватывает более 2100 населенных пунктов республики. Объемы перевозок пассажиров обеспечиваются коллективом работников пассажирского хозяйства, в состав которого входят: шесть отделов по организации пассажирских перевозок и шесть вагонных участков, расположенных в Минске, Бресте, Гомеле, Барановичах, Могилеве, Витебске; дорожное и линейные бюро по распределению и использованию мест в пассажирских поездах.

На дороге функционирует 19 железнодорожных вокзалов, среди которых четыре внеклассных. В настоящее время пассажирское железнодорожное сообщение связало Беларусь с Парижем, Ниццей, Берлином, Варшавой, Прагой, Веной, а также столицами и административными центрами России, Украины, Литвы, Латвии, Казахстана. Общие размеры маршрутной сети (поезда формирования Белорусской железной дороги) составляют 36 пар поездов международного сообщения постоянного обращения в сообщении с Российской Федерацией, Украиной, Литвой, Латвией, Польшей и Казахстаном, 42 пары поездов межрегиональных линий и 17 пар поездов региональных линий бизнес-класса. Перевозки пассажиров в прилегающей к областным городам и столице пригородной зоне обеспечивают 337 пар поездов региональных линий экономкласса и 35 пар поездов городских линий. Продажа билетов на Белорусской железной дороге полностью автоматизирована и осуществляется через АСУ «Экспресс-3». В пунктах продажи проездных документов установлено терминальное оборудование, позволяющее в считанные минуты приобрести проездные документы до любой станции, расположенной на сети железных дорог государств – участников Содружества Независимых Государств и стран Балтии.

Для реализации проездных документов на поезда региональных линий экономкласса и городских линий по банковским платежным карточкам установлены платежно-справочные терминалы самообслуживания. Активно ведутся работы по внедрению инновационных систем реализации проездных документов. Основной проблемой эффективности деятельности ГО «Белорусская железная дорога» является убыточность внутренних перевозок грузов и пассажиров, которая покрывается за счет международных грузоперевозок. 57 % пропускной способности железнодорожной сети в Республике Беларусь используется пассажирскими поездами, но в то же время они обеспечивают только 18 % доходов от перевозок. В то же время грузовые перевозки используют только 43 % пропускной способности железнодорожной сети ГО «Белорусская железная дорога», но обеспечивают 82 % доходов ГО «Белорусская железная дорога».

ГО «Белорусская железная дорога» является частью международной железнодорожной сети, расположенной на перекрестке II и IX Общеευропейских транспортных коридоров, по которым осуществляются основные перевозки грузов между странами Европы и Азии. ГО «Белорусская железная дорога» успешно реализует совместные транспортно-логистические проекты обслуживания контейнерных перевозок между Европой и Азией. Как положительный результат следует рассматривать рост контейнерных перевозок в сообщении страны Европейского союза – Китай и обратно. Развитие международных перевозок грузов и пассажиров ГО «Белорусская железная дорога» осуществляла во взаимодействии с железнодорожными компаниями иностранных государств.

Активно участвовала в деятельности международных транспортных организаций. Приоритетным традиционно оставалось взаимодействие с железными дорогами России, Литвы, Латвии, Казахстана, Украины, Польши и Китая. В рамках развития международных перевозок в мае 1992 года руководством ГО «Белорусская железная дорога» было принято решение о создании предприятия «Белинтертранс» по оказанию экспедиторских услуг. Белорусская железная дорога является одним из ключевых элементов развития международных железнодорожных перевозок в рамках реализации концепции «Великого шелкового пути». Исходя из проведенного исследования одним из направлений развития и повышения эффективности международных железнодорожных перевозок в Республике Беларусь является развитие сотрудничества с Китаем в рамках развития инициативы «Шелковый путь». Инвестиционная политика Белорусской железной дороги для реализации проекта «Шелковый путь» формируется в целях совершенствования качества работы Белорусской железной дороги и сохранения конкурентных преимуществ на национальном и международном транспортных рынках.

В связи с этим основными задачами инвестиционной деятельности для реализации проекта «Шелковый путь» были определены: электрификация железных дорог Республики Беларусь; повышение качества услуг железнодорожного транспорта; развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава железнодорожного транспорта, повышение эффективности использования материальных и нематериальных ресурсов; обеспечение высокого уровня безопасности движения поездов. Подводя итог, следует подчеркнуть, что перспективы сотрудничества между КНР и РБ, особенно в области строительства Экономического пояса Шелкового пути, представляются очевидными. Беларусь называют «удобным партнером» для Китая, поскольку она, будучи членом Евразийского экономического сообщества, играет важную роль и для ЭШП, и для ЕАЭС. Кроме того, не стоит забывать о географическом положении Республики в центре Европы. При таком сотрудничестве Китай получает новые рынки, а Беларусь – новые инвестиции.

УДК 38.45 (575.1)

## **EDUCATION LOANS AND WAYS OF THEIR RATIONAL USE**

*M. M. MUKHTAROV*

*Andijan State Technical Institute, Uzbekistan*

Education is one of the main factors in developing human capital, ensuring the socio-economic stability of the country, and preparing competitive professionals. Nowadays, due to the significant increase in the cost of higher and vocational education, the limited household budgets, and the insufficient number of state grants, education loans have become an essential financial source for young people pursuing education. Therefore, the rational use, efficient management, and timely repayment of education loans are considered highly relevant issues.

Education loans are important not only for students and their families but also for the national economy. Rational allocation of financial resources expands young people's access to education while increasing the efficiency of state investments in the education sector. In addition, the proper use of loans helps develop financial discipline among students and teaches them financial planning and money management skills.

Effective management of education loans ensures the financial stability of young people, strengthens the social protection system, and improves the quality of education. Thus, this topic is significant not only from a practical but also from a scientific research perspective. During the study, the types of loans, interest rates, repayment periods, and recommendations for students and financial institutions are examined. As a result, the education loan system can become a more effective and sustainable mechanism.

Studying education loans and ways of their rational use is of great importance for the modern education system and economy. Through this research, it is possible to develop effective measures to expand the financial opportunities of young people, reduce barriers to education, and strengthen financial