

деятельности. В связи с этим представляется необходимым актуализировать задачу обеспечения экономической безопасности железнодорожной отрасли, включающую задачи регулярной оценки рисков и угроз, повышения качества транспортного обслуживания, стратегического планирования, повышения эффективности деятельности, внедрения продуманных цифровых технологий в процесс перевозки.

Список литературы

1 Динамика грузовых железнодорожных перевозок в РФ в июне вышла на уровень начала 2020 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=189939>. – Дата доступа : 01.10.2020.

2 Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://company.rzd.ru/ru>. – Дата доступа : 01.10.2020.

3 **Соколов, Ю. И.** Анализ текущего состояния и деятельности транспортного комплекса России в аспекте формирования национальной экономической безопасности / Ю. И. Соколов, О. В. Коришева // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). – 2019. – № 1 (12). – С. 328–334.

УДК 656.073

ТРАНЗИТ «САНКЦИОННЫХ» ГРУЗОВ

П. В. ФИЛИМОНОВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

В 2014 году Россия ввела запрет на транзит и ввоз на свою территорию отдельных видов товаров из стран, которые изначально ввели свои ограничения в отношении российских физических и юридических лиц. К таким товарам, прежде всего, относятся сельскохозяйственная продукция: фрукты, овощи, мясо, молочные продукты и т. д. Введение «санкционных» товаров, по-другому эмбарго, позитивно отразилось на импортозамещении, а особенно, в сфере сельского хозяйства и пищевой промышленности России, но создало препятствия для увеличения объемов международных железнодорожных и автомобильных транзитных перевозок.

Решением Правительства Российской Федерации (Постановление от 26.09.2016 № 969) были исключены из списка запрещенных к ввозу товаров сушёные и замороженные овощи, мясо домашней птицы, мороженая говядина, что говорит о начале снятия ограничений на транзит эмбарго. Несмотря на это, уже велись переговоры о новом режиме транзита «санкционных» грузов. Решение о запуске таких транзитных перевозок было, на мой взгляд, верным и даже необходимым, так как Россия за счет меньшей протяженности и быстрых сроков доставки, по сравнению с традиционными морскими маршрутами, имеет потенциал увеличить транзит в будущем. Например, прогнозируемый объем транзита «санкционных» товаров превышает 82 тыс. перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом в год.

В Указе Президента Российской Федерации от 24 июня 2019 г. № 290 "О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации" постановлено, что транзитные автомобильные и железнодорожные перевозки через территорию России в третьи страны отдельных видов сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия будут осуществляться с применением средств идентификации (пломб), функционирующих на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

Многоразовая электронная пломба работает на одном заряде до 45 суток при температуре от – 40 до +70 °С. По сравнению с мировыми аналогами она обеспечивает защиту передаваемой информации, например, между грузоотправителями и таможенной.

Постановление вступило в силу в январе 2020 года, однако перевозки начались только в июле, когда дополнительно были введены правила применения устройств навигационной системы, приняты необходимые нормативные акты, был составлен перечень пунктов пропуска, где их могут накладывать и все тарифы. Например, наложение устройства – 1 224 рубля, снятие – 996 рублей, суточная аренда – 2500 рублей. Любой участник поставки товара может оплатить услугу банковскими переводами или в личном кабинете на сайте оператора.

Навешивание и снятие пломб производится на 20 автомобильных и на 10 железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации. В перечень автомобильных пунктов входят: российско-финляндский, российско-эстонский, российско-латвийский, российско-украинский, российско-монгольский, российско-азербайджанский и российско-грузинские

участки. Затем указаны железнодорожные пункты пропуска: «Бусловская» (российско-финляндский участок государственной границы), «Печоры-Псковские» (российско-эстонский), «Себеж» (российско-латвийский), «Белгород» (российско-украинский), а также «Забайкальск» (зона таможенного контроля, русско-китайский участок государственной границы).

Транзит «санкционных» товаров успешно и очень эффективно начал функционировать с 15 июля 2020 года, а новые и уникальные электронные пломбы гораздо облегчили не только процесс пломбирования, но и в целом условия перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом.

Список литературы

1 Постановление Правительства РФ от 26.09.2016 № 969 "Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности" [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.consultant.ru. – Дата доступа : 01.10.2020.

2 Указ Президента Российской Федерации от 24 июня 2019 г. N 290 "О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации" [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.consultant.ru. – Дата доступа : 01.10.2020.

3 «РЖД Логистика» приступила к отправке санкционных транзитных грузов в крытых вагонах [Электронный ресурс] // РЖД Логистика. Управление цепями поставок. – Режим доступа : <https://www.rzdlog.ru/press/2468/>. – Дата доступа : 01.10.2020.

УДК 338.47

СОВРЕМЕННЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ И ИХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ТЕХНОПАРКАМИ

О. А. ХОДОСКИНА, Л. В. ШАРАЙ, М. П. ПАРАХНЕВИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Современный этап развития общества с экономической стороны характеризуется в первую очередь рыночными отношениями и борьбой за приобретение конкурентных преимуществ на том или ином сегменте рынка. Растет конкуренция и на рынке транспортных услуг. Транспортным и логистическим компаниям все сложнее удерживать свои позиции на этом динамично развивающемся рынке, где необходимо постоянно совершенствовать свою деятельность, разрабатывать и внедрять в свою деятельность новые технологические решения. На помощь им могут прийти технологии, создаваемые в различных компаниях, которые являются участниками технопарков.

В современной трактовке технопарк представляет собой форму территориальной интеграции науки, образования и производства в виде объединения научных организаций, проектно-конструкторских бюро, учебных заведений, производственных предприятий или их подразделений. Технопарк создается в целях ускорения разработки и применения научно-технических и технико-технологических достижений благодаря сосредоточению высококвалифицированных специалистов, использованию оснащенной производственной, экспериментальной, информационной базы.

Основное направление деятельности технопарка – оказание поддержки на постоянной основе резидентам технопарка, в том числе путем:

- помощи в создании производств с новыми технологиями;
- помощи в осуществлении внешнеэкономической деятельности в целях продвижения на внешний рынок продукции, произведенной на территории страны с использованием новых или высоких технологий;
- предоставления на договорной основе в соответствии с законодательством движимого и недвижимого имущества, в том числе помещений различного функционального назначения;
- обеспечения размещения рекламы в средствах массовой информации деятельности технопарка и его резидентов;
- оказания иных услуг (выполнения иных работ), связанных с научной, научно-технической и инновационной деятельностью технопарка.

Основными потребителями информационно-технологических разработок (продукции технопарков) являются предприятия и компании различных отраслей экономики и, соответственно, различной направленности деятельности, в том числе и организации транспортно-логистической сферы. Такие организации открыты для нововведений, стремятся занять свою нишу на соответствующем