

решений для предотвращения кибератак и защиты данных останется одним из ключевых трендов 2023 года.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли РФ до 2030 г. : распоряжение Правительства РФ 21 дек. 2021 г., № 3744-р // СПС «КонсультантПлюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/403211610/>. – Дата доступа : 14.08.2023.

2 **Афанасенко, И. Д.** Цифровая логистика / И. Д. Афанасенко, В. В. Борисова. – СПб. : Питер, 2018. – 384 с.

3 **Некрасов, А. Г.** Стратегия интеллектуальной мобильности цепи поставок в условиях спада грузовых перевозок / А. Г. Некрасов // Логистика – евразийский мост : материалы XVI Междунар. науч.-практ. конф. – Красноярск, 2021. – С. 119–122.

P. KURENKOV, A. POSTUPINSKAYA

Russian University of Transport (MIIT), Moscow

S. SAFRONOV

Samara State University of Communications, Russian Federation

TRANSFORMATION OF THE TRANSPORT AND LOGISTICS INDUSTRY IN MODERN ECONOMIC CONDITIONS

УДК 656.2.073.003

Н. Б. МАКРИДЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОБОСНОВАНИЕ РАЗРАБОТКИ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МАГИСТРАЛЬНОГО И ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В эффективном функционировании логистических схем доставки грузов с участием железнодорожного транспорта важную роль играют места общего и необщего пользования. На них, помимо зарождения и погашения грузопотоков, осуществляется сортировка, укрупнение потоков, то есть они, как элементы сложных логистических систем, выполняют роль пунктов концентрации-распределения [1]. В современных условиях работы железнодорожного транспорта, которые характеризуются жесткой конкуренцией на рынке транспортных услуг, следует учитывать интересы хозяйствующих субъектов, государств, межгосударственных и отраслевых образований в пределах сложных производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем. Например, в процессе взаимодействия станций примыкания с путями необщего пользования сталкиваются интересы:

– перевозчика в части обеспечения наименьшей (оптимальной) средней загрузки маневрового локомотива, осуществляющего подачу-уборку вагонов. При этом в настоящее время в рамках ЕАЭС на железных дорогах разработаны тарифы, которые разделены на три составляющие: вагонная, локомотивная и инфраструктурная. В результате частным перевозчикам предоставлена возможность работы на железнодорожной инфраструктуре;

– собственников вагонов (операторских компаний), рост количества которых произошел в результате частичного реформирования железнодорожного транспорта в России, Казахстане. Вследствие бурного развития частного вагонного парка появилась острая проблема отстоя таких перевозочных средств с предоставлением свободных путей как общего, так и необщего пользования [2];

– владельца инфраструктуры, для которого актуальным является эффективное, рациональное использование объектов инфраструктуры, их техническое оснащение. В меняющихся условиях работы ему приходится решать задачи, связанные с путевым развитием для обеспечения потребности грузовладельцев (например, очистки, промывки/пропарки вагонов), собственников вагонов (временное размещение перевозочных средств), перевозчика (враждебность маршрутов и др.);

– грузовладельца, осуществляющего выбор способа доставки груза на основании параметров: минимум транспортно-логистических издержек; обеспечение перевозки заданных объемов продукции; продолжительность доставки; обеспечение сохранности груза; уровень транспортно-экспедиционного обслуживания.

Таким образом, взаимодействие железнодорожных станций с примыкающими путями необщего пользования является сложной многофакторной задачей, решение которой возможно в результате разработки организационно-экономического механизма взаимодействия магистрального и промышленного железнодорожного транспорта. При этом в основу его формирования должно закладываться условие синхронного бесперебойного обслуживания потоков:

– материальных (выполнение погрузочно-разгрузочных работ, перемещение, хранение грузов, обеспечение потребной пропускной (перерабатывающей) способности фронтов, станций, участков и др.);

– информационных (своевременное предоставление данных, оформление документов);

– финансовых (организация взаиморасчетов за выполненные работы);

– транспортно-экспедиционных услуг.

Использование системного подхода при разработке организационно-экономического механизма взаимодействия магистрального и промышленного железнодорожного транспорта даст возможность комплексно учесть интересы хозяйствующих субъектов, что в конечном итоге позволит повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Потылкин, Е. Н.** Особенности взаимодействия магистрального и промышленного железнодорожного транспорта в условиях увеличения количества частных вагонов / Е. Н. Потылкин // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2018. – № 1. – С. 79–84.

2 **Федорович, В. О.** Управление частными порожними вагонами / В. О. Федорович, Н. А. Кубрак, Т. В. Федорович // Железнодорожный транспорт. – М. : Российские железные дороги. – 2017. – № 8. – С. 68–70.

N. B. MAKRIDENKO

Belarusian State University of Transport, Gomel

RATIONALE FOR THE DEVELOPMENT OF THE ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC MECHANISM OF INTERACTION OF THE MAIN AND INDUSTRIAL RAILWAY TRANSPORT

УДК 656.2

А. Н. НИКИФОРОВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

ГРУЗОВЫЕ ДЕРЕВНИ – НОВЫЙ УРОВЕНЬ СЕРВИСА ДЛЯ ГРУЗОТРАНСПОРТИСТОВ

В последние несколько лет происходят достаточно интенсивные изменения в структуре логистических потоков. В условиях стремительного развития сегмента e-commerce возникает дополнительный спрос на формирование соответствующей инфраструктуры. Согласно прогнозам агентства Data Insight, оборот рынка e-commerce в России к 2024 году составит 7,2 трлн руб. На сегодня по грузовым перевозкам наблюдается выраженная тенденция к развитию контейнерных перевозок (таблица 1).

Таблица 1 – Уровень контейнеризации железнодорожных компаний США и России

Железнодорожный оператор	Доля контейнеризуемой погрузки ¹ , %	Контейнеризация ² , %
CP	52	9
UP	35	12
CN Railway	69	10
CSX Transportation	43	9
ОАО «РЖД»	30	3

¹ Доля погрузки грузов за исключением угля, нефтехимии, кокса, руд, минерально-строительных грузов.

² Погрузка грузов, перевозимых в контейнере относительно общей погрузки.