

УДК 656.073

И. А. ЕЛОВОЙ, Л. В. ОСИПЕНКО

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель
gkrt@inbox.ru*

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рассмотрены факторы актуальности железнодорожных перевозок в современных условиях, специфика железнодорожного транспорта на постсоветском пространстве. Установлены основные свойства железнодорожного транспорта, влияющие на развитие перевозок грузов. Исследованы перспективы развития железнодорожного транспорта в сфере грузовых перевозок.

Актуальность перевозок грузов железнодорожным транспортом обусловлена следующими факторами:

1) климатическими изменениями на земном шаре, которые приводят к появлению и увеличению форс-мажорных обстоятельств;

2) необходимостью уменьшения выбросов от сгорания топливных ресурсов в окружающую среду, в первую очередь, от тяговых средств автомобильного транспорта, за счет переключения грузовых перевозок на железные дороги;

3) развитием логистики и использованием ее принципов и правил в производственно-транспортных и транспортно-сбытовых системах международного и национального уровней, что позволяет реализовать указанные в пунктах один и два факторы;

4) увеличением расстояний перевозок грузов в связи с глобализацией и интеграцией мировой экономики, в том числе за счет производственных и государственных образований (транснациональных корпораций, союзов и др.);

5) целесообразностью использования эффективных международных и внутригосударственных интер- и мультимодальных схем доставки грузов с учетом преимуществ участвующих в них видов транспорта, в том числе железных дорог.

Специфика железнодорожного транспорта состоит в том, что на пространстве бывшего Советского Союза он представлял собой целостную систему, которая характеризовалась согласованностью действий непосредственных участников транспортного процесса. Данная система в свой состав включала транспорт общего и необщего пользования.

Основная цель железнодорожного транспорта состояла в *полном удовлетворении потребностей народного хозяйства в перевозках грузов* в соответствии с нормальными схемами грузопотоков, утвержденных Госпланом

и Госснабом СССР. При этом деятельность видов транспорта жестко регламентировалась. В частности, автомобильным транспортом общего пользования допускалась перевозка на расстояния до 50 км (в редких случаях до 100 км). С учетом данных условий были построены грузовые дворы на железнодорожном транспорте, которые выполняли необходимые грузовые и коммерческие операции в начально-конечных пунктах, а также при сортировке мелких отправок и контейнеров в пути следования в соответствии с планом формирования вагонов по данным видам отправок. В итоге решались актуальные на современном этапе развития экономики задачи *энергобережения и экологичности на транспорте*.

На местах необщего пользования решалась задача взаимодействия со станциями примыкания на основе единой технологии, которая учитывала особенности производственных процессов и станций железной дороги, принадлежности вагонного парка и маневровых локомотивов, ускорения оборота вагонов за счет сокращения простой на путях необщего пользования, ускорения грузовых операций и совершенствования складской системы хранения грузов. За сверхнормативный простой вагонов железной дороги взыскивался штраф, а те расходы, которые в настоящее время компенсируются за счет платы за пользование инвентарными вагонами, были включены в тариф на перевозку грузов. Причем данная величина была рассчитана исходя из нормативного срока нахождения вагонов на путях необщего пользования.

После распада Советского Союза в Устав железнодорожного транспорта была введена плата за пользование вагонами и отменен штраф за сверхнормативный простой, так как в основу была положена организация доставки грузов без складов, используемая в США и странах Западной Европы (впоследствии в Устав железнодорожного транспорта общего пользования Республики Беларусь дополнительно к плате за пользование вагонами была введена еще неустойка за сверхнормативный простой).

Свойства железнодорожного транспорта состоят в следующем:

1) *экстерриториальность*, определяющая особенности формирования законченной продукции железных дорог, которая измеряется в тонно-километрах. С учетом данного положения выделялись хозяйствующие субъекты. Например, на железнодорожном транспорте России в качестве хозяйствующего субъекта (перевозчика) выступает ОАО «Российские железные дороги». Железнодорожный транспорт ЕАЭС и даже стран СНГ следует рассматривать как единый организм, где должны быть унифицированы (стандартизированы) требования к инфраструктуре, тяговым и перевозочным средствам и другим элементам железнодорожной системы с целью обеспечения эффективности перевозочного процесса на основе единой технологии;

2) корпоративность организации эксплуатационной работы и управления железнодорожными перевозками, основанная:

а) на централизации организации подачи заявок с целью эффективного планирования поездообразования и продвижения поездопотоков с использованием системы рациональных расписаний, обеспечивающей возможность конкурировать перевозчикам различных форм собственности;

б) распределении выручки от перевозок между участниками перевозочного процесса, обеспечения развития научно-технического прогресса (инновационных технологий) на железнодорожном транспорте, объективного обоснования государственной поддержки убыточных объектов или использования государственно-частного партнерства при создании и развитии ограничивающих элементов производственно-транспортных или транспортно-сбытовых систем;

3) существенная неопределенность грузовых, пассажирских, вагоно- и поездопотоков, включая информационные, финансовые и экспедиторские потоки, что связано с экстерриториальностью, сложностью организации эксплуатационной работы и управления элементами железнодорожной системы в условиях круглосуточной работы в различных часовых поясах на пространстве ЕАЭС (СНГ);

4) мобилизационная эффективность железнодорожного транспорта, характеризующаяся его способностью к переброске на значительные расстояния больших объемов техники и людских ресурсов в условиях военных действий, эпидемий и других форс-мажорных обстоятельств;

5) специфичность железнодорожного транспорта, созданная при условии плановой экономики и требующей его реформирования с целью адаптивности к современным условиям функционирования логистических цепей движения ресурсов между элементами производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем. Это даст возможность формировать эффективные интер/мультимодальные схемы доставки грузов с участием железнодорожного транспорта, обеспечивая при этом эффективность и экологичность;

б) особенность подготовки кадров, повышения их квалификации и продвижения по карьерной лестнице, требующая использования единых учебных планов на пространстве СНГ и практико-ориентированной подготовки специалистов для эксплуатационной работы железнодорожного транспорта, их эффективного карьерного роста на основе соответствующих курсов повышения квалификации, а рациональное перемещение по структурным подразделениям с учетом места работы сотрудников на огромной территории вызывает потребность в наличии служебного жилья.

Основные положения развития железнодорожного транспорта во многом зависят от внутренних и внешних экономических факторов конкретного государства, что определяется процессами глобализации мировой экономики, а также от создания различных форм объединения промышленных групп, государств и других факторов. В соответствии с данными положениями

разрабатываются проекты размещения, создаются производственные и сбытовые предприятия и организации, которые в дальнейшем будут служить базой формирования логистических потоков в пределах внутренних и международных производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем. Элементами этих систем являются логистические цепи движения ресурсов, в которых составляющими будут схемы доставки грузов, где участниками могут быть один или несколько видов транспорта.

Выполненные исследования показали, что на начальных стадиях (этапах) сложных логистических производственно-транспортных систем сырьевые ресурсы целесообразно доставлять большими партиями и работать с запасами сырья, а на последних – малыми партиями к определенному моменту времени, что объясняется, например, большим ассортиментом (номенклатурой) комплектующих изделий. В большинстве случаев на начальных звеньях указанных сложных систем следует использовать простые схемы доставки и перевозить сырьевые ресурсы железнодорожным транспортом. В результате определяются требования к перевозочным средствам (вагонам) и технологии доставки таких материальных ресурсов.

I. A. ELOVOY, L. V. OSIPENKO

FEATURES OF THE DEVELOPMENT OF RAILWAY FREIGHT TRANSPORTATION

The factors of relevance of railway transportation in modern conditions, the specifics of railway transport in the post-Soviet space are considered. The main properties of railway transport affecting the development of cargo transportation have been established. The main provisions and prospects for the development of railway transport in the field of freight transportation are determined.

Получено 31.01.2022

**ISSN 2664-5025. Проблемы перспективного развития
железнодорожных станций и узлов. Вып. 4. Гомель, 2022**

УДК 656.223.1

И. А. ЕЛОВОЙ, Е. Н. ПОТЫЛКИН

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель
gkrt@inbox.ru*

СТРАТЕГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ГРУЗОВОГО ВАГОННОГО ПАРКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Рассмотрены вопросы функционирования железнодорожного транспорта Республики Беларусь в современных условиях, которые характеризуются ростом парка частных грузовых вагонов. Определены преимущества и недостатки возможного