

*В. Г. КУЗНЕЦОВ, И. М. ЛИТВИНОВА, М. А. КИЛОЧИЦКАЯ,
М. Ю. СТРАДОМСКИЙ*

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ АКТУАЛИЗАЦИИ МОДЕЛИ ЗАКОНА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ «О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»

Существующая модель Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) длительный период (более 20 лет) обеспечивает правоприменение его норм и регулирует правовые отношения между участниками перевозочного процесса. Положения Закона установлены исходя из достижения необходимых для государства, общества, организаций и граждан условий функционирования в сфере оказания услуг перевозки грузов и пассажиров. Ключевым требованием правоприменения норм Закона является социально-экономическая эффективность транспортной деятельности на железнодорожном транспорте. Для этого положения Закона должны отражать основные направления развития экономики страны и соответствовать им.

Тенденции социально-экономического развития государства и железнодорожного транспорта определяются в различных по уровню и масштабам программах и планах. Разработка программ базируется на научно-технической и социально-экономической оценках роли и участия железнодорожного транспорта в развитии экономики Республики Беларусь (РБ), его состоянии, потребностей в дальнейшем развитии; определяет целевые параметры, которые необходимо достигнуть для обеспечения задач программы. Положения Закона должны быть гармонизированы с предусмотренными в программных документах мерами развития и целевыми показателями.

Развитие железнодорожного транспорта базируется на системных подходах, установленных в Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития РБ на долгосрочный период [1], в программах социально-экономического развития РБ, планах правительства. Для достижения целевых показателей транспортной деятельности до 2020 года решены задачи модернизации инфраструктуры железнодорожного транспорта, создан высокий перевозочный потенциал, внедрены эффективные транспортно-логистические схемы перевозки грузов, необходимые для экономики.

Дальнейшее долгосрочное развитие транспорта связано с поддержанием макроэкономической сбалансированности, повышением эффективности инвестиций в железнодорожный транспорт, внедрением инноваци-

онных технологий перевозки, реализацией интеллектуального потенциала в системах управления, повышением наукоемкого уровня транспортной деятельности и эффективности работы организаций железнодорожного транспорта.

В рамках международных программ и проектов железнодорожный транспорт РБ сформировал устойчивую технологию пропуска транзитного транспортного потока по актуальным схемам товародвижения (уголь, нефтепродукты, химические продукты, лесные грузы, контейнерные перевозки и иные) в поездных сервисах. В перспективных программах РБ предусматривается расширение транзитного потенциала путем комплексного развития международных транспортных коридоров, проходящих через РБ, увеличения пропускной способности пунктов перегруза на границе; развитие белорусского участка транспортного коридора, соединяющего европейский и евразийский рынки; формирование транспортно-логистических маршрутов к морским портам, исходя из диверсификации транспортного рынка. Такие процессы в международных перевозках требуют дальнейшей гармонизации нормативных правовых актов в рамках многосторонних договоров и соглашений, актуализации положений Закона в этом сегменте перевозок.

В Стратегии инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года, государственных программах развития транспортного комплекса [2], транспортно-логистических систем РБ в качестве целевых направлений развития железнодорожного транспорта определены проекты модернизации инфраструктуры и обновления подвижного состава, эффективного использования ресурсов на перевозку и ряд других. Функционирование железнодорожного транспорта, технологии перевозок адаптированы под реальные условия и потребности экономики и граждан. Дальнейшее развитие транспорта необходимо решать путем обеспечения доступности рынка услуг перевозки, реализации обоснованных инвестиционных проектов, повышения эффективности использования материальных и нематериальных ресурсов.

ГО «Белорусская железная дорога» (далее – БЧ), как оператор инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и национальный перевозчик, реализует ряд системных мер в виде программ и концепций по модернизации инфраструктуры, приобретению вагонного парка, развитию контейнерных, пассажирских перевозок и других. Эффективность транспортной деятельности БЧ определяется исходя из ее хозяйственной деятельности как государственного объединения, подчиненного Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, в состав которого входят более многопрофильные организации, имеющие статус юридического лица, в том числе республиканские унитарные предприятия, дочерние предприятия, а также обособленные структурные подразделения и представительства. Для БЧ обновление модели Закона прежде всего связано с раз-

витием механизма государственного регулирования ее хозяйственной деятельности, отношений с иными участниками перевозочного процесса, созданием условий для равноправной конкурентной экономической среды при осуществлении внутрисубъектных и международных перевозок.

При обновлении модели Закона необходимо исходить из необходимости совершенствования правовых, экономических, организационных и иных условий, которые посредством положений и норм права будут способствовать:

- переходу к сбалансированному участию железнодорожного транспорта в экономике РБ, эффективному использованию его средств;
- созданию транзитного потенциала на основе потребностей товарного и транспортного рынков перевозок и связей субъектов хозяйствования;
- структурно-производственной трансформации участников перевозочного процесса с учетом реализации принципов эффективного обеспечения услуг и выполнения работ;
- приоритетному развитию высокотехнологичных перевозок, которые станут основой для повышения конкурентоспособности транспортной системы РБ;
- качественному использованию человеческого потенциала;
- совершенствованию механизмов государственного регулирования деятельности организаций железнодорожного транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года [Электронный ресурс] : одобр. на заседании Президиума Совета Министров Респ. Беларусь от 2 мая 2017 г. № 10. – Режим доступа : <https://economy.gov.by/uploads/files/NSUR2030/Natsionalnaja-strategija-ustojchivogo-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitija-Respubliki-Belarus-na-period-do-2030-goda.pdf>. – Дата доступа : 10.04.2023.

2 Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 23 марта 2021 г. № 165. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C22100165>. – Дата доступа : 11.04.2023.

3 Системные требования к законодательному регулированию железнодорожного транспорта / А. А. Ерофеев [и др.] // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2022. – № 1 (44). – С. 57–62.

4 Кулаженко, Ю. И. Структура закона «О железнодорожном транспорте» на основе применения организационно-функциональной матрицы анализа транспортной деятельности / Ю. И. Кулаженко, В. Г. Кузнецов, А. А. Ерофеев // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2022. – № 2 (45). – С. 85–91.

V. KUZNETSOV, I. LITVINOVA, M. KILOCHITSKAYA, M. STRADOMSKY
Belarusian State University of Transport, Gomel

**MACROECONOMIC CONDITIONS FOR UPDATING THE MODEL OF THE
LAW OF THE REPUBLIC OF BELARUS «ON RAILWAY TRANSPORT»**