

## ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

*Е. А. КУРАКО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Основным направлением совершенствования транспортных систем является применение прогрессивных способов транспортировки грузов, основанных на комбинировании различных видов транспорта при построении транспортно-логистических схем доставки, что позволяет учитывать экономические, а также социальные, энергетические и экологические аспекты.

В промышленности, благодаря применению очистительных сооружений, количество вредных выбросов сокращается, в автомобильном секторе происходит ежегодное увеличение выбросов углекислого газа. В настоящее время 20 % общемирового объема углекислого газа приходится на выбросы автотранспорта (при сжигании литра топлива образуется 2,64 кг углекислого газа). При дальнейшей эксплуатации автотранспортных средств без применения комбинированных способов доставки грузов к 2030 году, по сравнению с 1990 годом, произойдет удвоение выбросов парниковых газов в мире, прежде всего из-за роста грузовых перевозок. При сравнении автомобильного способа доставки груза с контрейлерной перевозкой с сопровождением (автопоезд) в расчете на единицу массы перевозимого груза происходит сокращение выбросов вредных веществ в атмосферу на 23 %, а при перевозках без сопровождения (полуприцеп, съёмный кузов) – на 40 %.

Законодательством многих европейских стран вводятся ограничения на движение грузовых автотранспортных средств с превышением выбросов вредных веществ в отработавших газах автомобилей, уровня допустимого шума, длины и грузоподъемности, а также вводится запрет на движение грузового транспорта в выходные и праздничные дни. Помимо специально вводимых ограничений барьеры природного характера для движения автомобильного транспорта способствуют развитию контрейлерных перевозок как единственно эффективного варианта доставки грузов.

Таким образом, экологическая безопасность контрейлерных перевозок, основанная на снижении энергопотребления автотранспортным комплексом и уменьшении экологического ущерба за счет переключения грузопотока на железнодорожный транспорт, является одной из основных причин развития контрейлерных перевозок в европейских странах как в международном, так и в государственном сообщениях.

Геополитическое расположение Республики Беларусь предопределило транспортную политику, направленную на увеличение объемов транзитных перевозок грузов. Однако безопасность транспортных систем вызывает необходимость сдерживания экстенсивного развития автотранспортных грузовых перевозок и более рационального использования железнодорожного транспорта. Необходимость корректировки продиктовано такими проблемами, как неравномерность развития различных видов транспорта, перегруженность автомобильных дорог, повышение расходов дорожно-строительного комплекса из-за движения грузовых автомобилей с несоблюдением весовых ограничений, а также вредное воздействие автотранспорта на экосистему и здоровье людей.

В Республике Беларусь основными источниками поступления загрязняющих веществ в атмосферный воздух являются автотранспорт, объекты энергетики и промышленные предприятия. Основными веществами, содержащимися в выбросах транспорта, являются оксид углерода, оксиды азота, твердые вещества, а также летучие органические соединения, такие как бензол, 1,3-бутадиен, формальдегид и др. Объем выбросов автотранспорта зависит от количества транспортных средств, эксплуатационных характеристик, технического состояния, качества топлива, характера дорожной сети и других факторов. При эксплуатации автотранспортных средств в результате износа шин, тормозов, деталей двигателя, испарения топлива помимо атмосферного воздуха происходит шумовое загрязнение, загрязнение почв и грунтовых вод.

В Республике Беларусь общий объем выбросов загрязняющих веществ от стационарных и мобильных источников в 2008 году составил 1596,7 тыс. т, при этом на долю автомобильного транспорта приходится 75,28 % загрязняющих веществ, в состав которых входят 815,2 и 229,2 тыс. т соответственно оксида углерода и углеводородов, усиливающих процессы глобального изменения климата. По данным Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь, удельный ва-

ловой выброс загрязняющих веществ в атмосферу составляет 0,16 т/чел. в год. В 2009 году текущие затраты и инвестиции в основной капитал, направленные на охрану атмосферного воздуха, составили 292 млрд руб., что соответствует 18 % от затрат на охрану окружающей среды в республике.

В Республике Беларусь перевозка грузов осуществляется по традиционным схемам доставки без учета экологической безопасности транспортного комплекса. Контейнерные перевозки, являясь долгосрочным инвестиционным проектом, способствуют привлечению транзитного потока грузовых автомобилей, сохраняя при этом экологическую систему государств.

Таким образом, для развития контейнерной системы перевозок грузов в республике следует:

1) ужесточить контроль за проездом большегрузных автомобилей по автодорогам республики, за режимом труда и отдыха водителей автотранспортных средств, а также за соблюдением скоростного режима;

2) освободить компании, осуществляющие контейнерные перевозки, от экологических и дорожных налогов;

3) обеспечить информационно-правовую поддержку данных перевозок;

4) определить возможные государственные мероприятия по поддержке экологически чистых схем транспортировки с использованием железнодорожного транспорта, такие как участие доли государственного капитала в совершенствовании систем, устройств и оборудования для перевозки и переработки грузов в контейнерах, разработка государственной системы компенсаций и льгот за осуществление операций в рамках комбинированных перевозок и т. д.

Предлагаемые мероприятия позволят контейнерным перевозкам успешно конкурировать с другими способами доставки грузов как в международном, так и в государственном сообщениях с учетом экологической безопасности транспортного комплекса.

УДК 656.2.003

## **ДОХОДЫ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ – ВАЖНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЕЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

*Д. Н. КУШНЕРОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Для обеспечения своей экономической безопасности любой субъект хозяйствования должен иметь постоянный приток доходов, который неразрывно связан с процессом получения выручки. Данное утверждение правомерно и для железнодорожного транспорта. Доходы Белорусской железной дороги от перевозок представляют собой сумму денежных средств, принадлежащих дороге за выполненные работы и услуги по перевозке грузов, пассажиров, почты, багажа, грузобагажа, сервисных услуг, дополнительных сборов, связанных с перевозками.

Анализ нормативных документов, действующих на Белорусской железной дороге, показал, что для организаций железной дороги понятия "выручка" и "доходы" являются словами-синонимами. В инструкции по учету и контролю доходов на БЖД эти термины приравнены по значению друг к другу. На наш взгляд, некорректно отождествлять эти два понятия, включая в состав доходов, например, налог на добавленную стоимость. Это противоречит законодательству Республике Беларусь.

В целях приведения терминологии в соответствие с правовыми нормами, четкого структурирования финансовых категорий, используемых на железной дороге, необходимо определить, что для железной дороги является выручкой, а что доходом, и установить соотношение между этими понятиями.

Изучение порядка оказания транспортной услуги позволяет говорить о том, что конечная продукция реализуется только на уровне объединения. Ни организации дорожного подчинения, ни отделе дороги, ни тем более структурные подразделения отделений дороги транспортную услугу не оказывают. Они лишь выполняют конкретную операцию (функцию) в едином технологическом процессе перевозки.

Существующая система финансовых взаимоотношений внутри отрасли построена таким образом, что доходы "доводятся" каждому нижестоящему звену вышестоящим: Управление дороги сообщает доходы отделениям дороги, отделения дороги – структурным подразделениям, входящим в их состав. В