

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ОБЕСПЕЧЕНИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ НА ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ

В. Г. Кузнецов¹⁾, Н. Н. Казаков²⁾

1) Учреждение образования «Белорусский государственный университет транспорта»,
ул. Кирова, 34, 246653, г. Гомель, Беларусь, *kvg55@yandex.by*

2) Учреждение образования «Белорусский государственный университет транспорта»,
ул. Кирова, 34, 246653, г. Гомель, Беларусь, *kazakov_nn@bsut.by*

Рассмотрена роль железнодорожного транспорта при организации международных и внутриреспубликанских перевозок грузов и пассажиров. Определены социально-экономические интересы государства, организаций железнодорожного транспорта и потребителей транспортных услуг. Выявлены основные закономерности изменения транспортного рынка, функционирования организаций железнодорожного транспорта, достижения целевых показателей транспортной деятельности. Установлены основные направления развития железнодорожного транспорта, позволяющие обеспечить потребный спрос на перевозки грузов и пассажиров, оказать качественные услуги, получить необходимый социально-экономический эффект от транспортной деятельности.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; перевозочный процесс, пропускная и провозная способности; инфраструктура; подвижной состав; международное и внутриреспубликанское сообщения.

THE ROLE OF RAILWAY TRANSPORT IN ENSURING OF NATIONAL INTERESTS IN THE TRANSPORT MARKET

V. G. Kuznetsov a, N. N. Kazakovb

*^aThe educational institution "Belarusian State University of Transport",
34 Kirova Street, 246653, Gomel, Republic of Belarus, (kvg55@yandex.by)*

*^bThe educational institution "Belarusian State University of Transport",
34 Kirova Street, 246653, Gomel, Republic of Belarus*

The role of railway transport in the organization of international and intra-republican transportation of goods and passengers is considered. The socio-economic interests of the state, railway transport organizations and consumers of transport services are determined. The main patterns of changes in the transport market, the functioning of railway transport organizations and the achievement of transport activity targets are revealed. The main directions of railway transport development have been identified, which allow meeting the demand for the transportation of goods and passengers, providing high-quality services, and obtaining the necessary socio-economic effect from transport activities.

Key words: railway transport; transportation process; throughput and carrying capacity; infrastructure; rolling stock; international and intra-republican communications.

Железнодорожный транспорт является важной отраслью экономики Республики Беларусь (РБ) и обеспечивает потребности пользователей в услугах перевозки грузов и поездках граждан. Транспортная работа, выполняемая железнодорожным транспортом, по объему услуг значительна: по итогам 2020 г. грузооборот на железнодорожном транспорте составил 42,4 млрд. т-км, в т.ч. 31,5 млрд. т-км в международном сообщении, перевезено 125 млн. т груза, пассажирооборот составил 3,7 млрд. пасс-км, перевезено 60 млн. пассажиров. За 2020 год доходы от основной деятельности ГО «Белорусская железная дорога» составили 3,2 млрд. рублей. Доходы от грузовых перевозок составили 2,58

млрд. рублей, выручка по пассажирским перевозкам – 0,15 млрд. рублей, экспорт транспортных услуг составил 0,58 млрд. долларов [1].

Значимость перевозок на железнодорожном транспорте РБ следует рассматривать в рамках национальной и международной транспортной среды, которые ориентированы на равноправное и взаимовыгодное экономическое взаимодействие железнодорожных организаций, хозяйствующих субъектов РБ и иных стран Евразийского транспортного рынка.

Национальные интересы в сфере услуг железнодорожного транспорта можно определить исходя из социально-экономических целей, определенных в Законе о железнодорожном транспорте [2]: баланс интересов государства, потребителей и организаций железнодорожного транспорта; целостное, эффективное, безопасное и качественное функционирование перевозочного процесса; комплексное развитие объектов и подвижного состава; беспрепятственный доступ потребителей к услугам железнодорожного транспорта.

Достижение целей транспортной деятельности возможно через систему мер, которые должны соответствовать интересам всех участников перевозочного процесса и государства в целом.

К системным мерам, способствующим развитию рынка услуг на железнодорожном транспорте следует отнести: развитие обоснованного конкурентного сегмента рынка транспортных услуг; наличие перевозочного потенциала; включение технологий организаций железнодорожного транспорта в транспортно-логистические цепи хозяйствующих субъектов РБ и международные схемы товародвижения; создание условий обеспечения безопасности перевозок; адаптация тарифной политики возможностям и условиям экономики товаротранспортных рынков; реализация научно-обоснованных подходов к развитию объектов инфраструктуры, технологии железнодорожного транспорта, подготовке кадров и иным аспектам повышения качества оказания услуг и управления на транспорте.

Конкурентный рынок транспортных услуг. Международный опыт, что железнодорожный транспорт общего пользования развивается на основе оптимального разделения монопольного и конкурентного секторов транспортной деятельности и оказания услуг.

К монопольным видам транспортной деятельности можно отнести: оказание услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта, связанные с организацией движения поездов и выполнением маневровой работы; техническое и информационное обеспечение перевозок на железнодорожном транспорте.

К конкурентным видам транспортной деятельности относятся услуги: по доставке грузов и пассажиров; по предоставлению тяговых средств и подвижного состава; по выполнению работ по ремонту, техническому обслуживанию объектов инфраструктуры и подвижного состава; коммерческие, транспортно-экспедиционные.

В целях обеспечения эффективного функционирования товаротранспортного рынка в РБ государственное имущество железнодорожного транспорта общего пользования передано в хозяйственное управление ГО «Белорусская железная дорога», которая выполняет функции оператора инфраструктуры и

национального перевозчика, а также осуществляет управление перевозочным процессом [2]. В сфере железнодорожных перевозок участвуют и иные организации железнодорожного транспорта, которые образуют конкурентный сектор, в основном при оказании комплекса транспортно-экспедиционных услуг. Таким образом, на железнодорожном транспорте устанавливается баланс национальных интересов: сочетание государственных мер регулирования, интересов участников перевозочного процесса, конкуренции в предоставлении потребителям услуг перевозки.

ГО «Белорусской железной дороге» является эффективным государственным предприятием, рентабельность по основной деятельности сложилась в 2020 г. на уровне 7,9% [1]. Эффективность ГО «Белорусская железная дорога» зависит от интеграции предприятий РБ во внешние рынки и транзита груза по инфраструктуре железной дороги. Основным фактором роста объема перевозок на железнодорожном транспорте является увеличение экспорта грузов с предприятий РБ, курсирование контейнерных поездов.

Повышение эффективности на транспортном рынке связано с расширением участников перевозочного процесса на основе создания экономических условий конкурентоспособной их деятельности, устойчивой рентабельности. Развитие деятельности организаций железнодорожного транспорта должно осуществляться в рамках целевой модели общего рынка перевозок и быть согласовано с целевой моделью бизнеса каждой организации. Например, при развитии рынка оперирования вагонов необходимо установить условия предоставления услуг в зависимости от формы владения вагонами, единые правила и требования по оперированию вагонами, использованию вагонов при обслуживании клиентской базы предприятий РБ, коммерческие отношения между перевозчиком и клиентами при использовании вагонов иных участников перевозочного процесса (операторов подвижного состава, предприятий-производителей, экспедиторских компаний).

Формирование перевозочного потенциала, соответствующего национальным потребностям. Развитие железнодорожного транспорта базируется на макроэкономических параметрах и системных подходах, установленных в перспективных программах.

Общесистемные социально-экономические программы [3,4] определяют целевые ориентиры развития железнодорожного транспорта исходя из национальных интересов, связанных с характером развития экономики РБ, внедрением эффективных способов доставки продукции, развитием цифровых платформ в коммерческой и оперативной деятельности.

Отраслевая значимость железнодорожного транспорта определяется исходя из совокупности национальных программ развития транспортного комплекса [5] и создания перевозочного потенциала, достаточного для реализации социально-экономических интересов государства и устойчивого обеспечения перевозок грузов и пассажиров.

Наиболее значимыми составляющими перевозочного потенциала являются инфраструктура и подвижной состав [6,7]. Первозочный потенциал железнодорожного транспорта характеризуется совокупностью параметров, ключе-

выми из которых являются пропускная способность объектов инфраструктуры; парк подвижного состава.

Железнодорожная сеть ГО «Белорусская железная дорога» имеет протяженность 5474 км и сформирована из 367 железнодорожных станций различных категорий, в т.ч.: 9 сортировочных, 12 участковых, 27 грузовых, 287 промежуточных. Это позволяет оказывать весь перечень услуг по погрузке и выгрузке грузов, обеспечивать формирование и продвижение поездов. Большинство станций обладают достаточным потенциалом пропускных способностей, связанных с пропуском поездов и переработкой вагонов.

Путевая инфраструктура железной дороги разделена на 44 однопутных и двухпутных участков, которые имеют достаточный потенциал пропускной способности: на однопутных участках до 40 пар поездов в сутки, а на двухпутных – до 140 пар поездов в сутки. Резерв пропускных способностей в грузовом движении составляет от 20 до 80 % [6].

Анализ потенциала использования инвентарного парка вагонов ГО «Белорусская железная дорога» (около 27 тыс. вагонов) и иных собственников (около 13 тыс. вагонов) показывает, что в период увеличения объемов погрузки вагонов возникает дефицит по отдельным родам подвижного состава: крытым, полувагонам, цистернам, минераловозам и фитинговым платформам. Погашение дефицита осуществляется за счет использования вагонов железнодорожных администраций стран-партнеров.

Существенно изменяется структура подвижного состава в пассажирском сообщении, которая связана с реализацией программы по поэтапной замене парка пассажирских вагонов в межрегиональном и региональном сообщениях на моторвагонный подвижной состав, что привело к уменьшению парка пассажирских вагонов локомотивной тяги за последние 10 лет на 30 %. Это позволяет сбалансировать потребности граждан в поездках, оптимизировать расходы железной дороги, в том числе связанные с перекрестным субсидированием.

Потенциал тяговых средств в поездной работе зависит от объемов транспортной работы. В 2020 г. в грузовом движении использовалось 115 тепловоза и 59 электровозов, в пассажирском движении - использовалось 80 тепловозов и 20 электровозов. Резерв локомотивов для обеспечения прогнозных объемов транспортной работы практически отсутствует (до 5%), часть парка тепловозов (М62) и электровозов (ВЛ80С) имеет превышение нормативного срока эксплуатации [6].

Инвестиционная политика железнодорожного транспорта должна обеспечивать потребный перевозочный потенциал и отражать государственные интересы. Увеличение перевозочного потенциала может быть достигнуто за счет:

- электрификации железнодорожных участков;

- увеличение перегрузочного потенциала железнодорожных станций на границе широкой и узкой колеи;

- обновление тягового подвижного состава, имеющего технические характеристики под требуемые параметры поездов;

- обновление парка грузовых вагонов, обеспечивающих перевозки важнейших для экономики РБ номенклатуры грузов;

обновление парка пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава, обеспечивающих потребности граждан в поездках.

Интеграция технологий железнодорожного транспорта в транспортно-логистические цепи перевозок. Организационное и технологическое взаимодействие множества участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте требует регламентированных технологических процессов на всех этапах перевозки, которые позволяют установить договорные отношения и регламенты отношений между ними. В качестве технологической базы для организации эффективного взаимодействия всех участников перевозочного процесса используется Единая технология перевозочного процесса (ЕТПП).

Эффективность ЕТПП исходя из решения национальных социально-экономических задач может быть достигнута за счет:

интегрирования в международные схемы доставки адаптивных технологий перевозки значимых для экономики РФ грузов, в т.ч. контейнерных перевозок и иных инновационных способов перевозок;

развития технологии взаимодействия железнодорожного транспорта и логистических центров, инфраструктуры хозяйствующих субъектов в рамках товаротранспортных схем перевозок;

развития единого информационного пространства перевозок и логистики, его интеграция в Цифровые транспортные коридоры;

развитие системы управления перевозочным процессом, основанной на интеллектуальных технологиях и цифровой аналитики.

ЕТПП организуется с учетом возможных вариантов оказания потребителям транспортных услуг как в выборе схемы перевозки, так и организаций, осуществляющих перевозку его груза. ЕТПП должен гарантировать принятие заявки к перевозке и ее реализацию, а технологические процессы должны быть адаптированы под разные схемы доступа к услугам по перевозке грузов: посредством национального перевозчика; посредством обособленных перевозчиков; через операторов подвижного состава и его отношений с национальным и обособленными перевозчиками; через экспедитора и его отношения с национальным и обособленными перевозчиками.

Обеспечение безопасности перевозочного процесса. Вопросы безопасности на железнодорожном транспорте следует рассматривать комплексно и с учетом разных ее аспектов: национальная безопасность, безопасность перевозки грузов и пассажиров, безопасность функционирования объектов, устройств, эксплуатации подвижного состава. Безопасность транспортной деятельности может быть оценена параметрами устойчивости выполнения процессов перевозки, рисками нарушений функционирования объектов и процессов, приводящих к ущербу при перевозках, здоровью граждан, экологической системе и т.п.

Исходя из социально-экономических интересов перспективные направления обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте связаны с:

отстаиванием национальных экономических интересов в рамках международных транспортно-логистических проектов, увеличением вовлеченности организаций железнодорожного транспорта в международные перевозки, со-

действием укрепление конкурентоспособности железнодорожного транспорта РБ в международном сообщении;

развитием транспортного трансграничного сотрудничества с железнодорожными администрациями соседних государств, обеспечивающего комплексный подход к управлению по передаче транспортного потока.

Повышение уровня безопасности транспортной деятельности на железнодорожном транспорте возможно за счет: интеллектуализации мониторинга состояния объектов инфраструктуры и выполнении транспортных процессов; разработки в рамках внедрения концепции «цифровой железной дороги» средств информационно-аналитического анализа надежности и безопасности перевозочного процесса; развития системы управления безопасностью движения; внедрения инновационных систем автоматического управления поездом и других [7].

Адаптация тарифной политики тенденциям изменения товаротранспортных рынков. В области тарифного регулирования грузовых перевозок наблюдается позитивная тенденция к адаптации структуры тарифов и принципов тарифного регулирования к моделям организации перевозочного процесса. Процедуры расчета тарифов упрощаются и унифицируются с международными системами. Нормативная база в сфере тарифного регулирования грузовых перевозок учитывает особенности оказания услуги перевозки. В перспективе необходимо выработать механизмы государственной поддержки социально значимых перевозок отдельных родов груза, видов транспортной деятельности, а также проектов развития инфраструктуры.

Методы государственного регулирования должны учитывать баланс между интересами перевозчиков, операторов подвижного состава, владельца инфраструктуры и клиентов, не допускать дисбаланса в тарифах на перевозку низкостоймых и высокостоймых грузов, основываться на унификации перечня транспортных работ и услуг и единых методиках расчета соответствующих плат. Существующая схема перекрестного финансирования убыточных пассажирских перевозок должна быть заменена либо финансированием из специально созданного фонда, либо государственным субсидированием в одной из предложенных форм, что соответствует практике стран-партнеров.

Создание научно-обоснованной среды развития инфраструктуры, технологий, управления на железнодорожном транспорте. Железнодорожный транспорт является наукоемкой отраслью экономики РБ со сложными высокоинтеллектуальными методами стратегического и оперативного управления перевозками. Научные исследования на железнодорожном транспорте должны носить целевую направленность и их следует осуществлять в областях транспортной деятельности, позволяющих обеспечить инновационный характер оказания услуг, повысить потенциал железнодорожного транспорта, интегрировать перевозки в международные схемы грузопотоков.

К основным направлениям научных исследований можно отнести наукоемкие разработки, соответствующие требованиям национальной стратегии развития транспортного комплекса в области: технологии перевозочного процесса на основе применения IT-технологий, интеллектуальных систем управления;

модернизации инфраструктуры в соответствии с требованиями и условиями пропуска грузовых и пассажирских поездов, в том числе международных; разработки устройств и программных средств контроля состояния и безопасности использования подвижного состава и ряд других [7].

Повышение качества управленческой и исполнительской деятельности, компетенций связано с развитием многоуровневой корпоративной системы подготовки профессиональных кадров для организаций железнодорожного транспорта. Применение практико-ориентированных подходов обучения, повышения квалификации и переподготовки персонала является важным средством повышения качества образования по железнодорожным специальностям. Современный уровень интеллектуализации управления требует использования 2-й ступени высшего образования (магистратура), а в системе повышения качества руководящих железнодорожных кадров – высшей научной квалификации.

Развитие железнодорожного транспорта следует рассматривать как постоянный процесс обновления модели и технологии управления перевозками, оказания транспортах услуг, повышения перевозочного, научного и кадрового потенциала, соответствующего национальным интересам. Эффективность деятельности организаций железнодорожного транспорта связана с уровнем их вовлеченности в экономику страны и в международные рынки услуг. Роль железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг оценивается достижением результатов целевых моделей участников перевозочного процесса и целевой модели рынка услуг перевозки в Республике Беларусь.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Годовой отчет. Белорусская железная дорога. Минск: РУП «Белорусская железная дорога», 2021. 29 с.
2. О железнодорожном транспорте. Закон Республики Беларусь от 06.01.1999 г., № 237–З.
3. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 г.. Одобрена на заседании Президиума Совета Министров Республики Беларусь от 2 мая 2017 г., протокол №10.
4. Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 г.. Утв. Приказом Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25.02.2015, № 57-Ц.
5. Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 гг.. Утв. постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 23.03.2021 г., № 165.
6. Дубина Ю.В., Ерофеев А.А., Кузнецов В.Г. Потенциал железнодорожного транспорта для обеспечения потребностей перевозок /Тихомировские чтения: инновационные технологии перевозочного процесса»: вторая Междунар. научн.-практ. конф. (10 декабря 2020 г., Гомель, Республика Беларусь). Гомель: БелГУТ. 2020. с. 131 – 136.
7. Дубина Ю.В., Казаков Н.Н., А.А., Кузнецов В.Г. Направления инновационного развития железнодорожного транспорта /Тихомировские чтения: инновационные технологии перевозочного процесса»: вторая Междунар. научн.-практ. конф. (10 декабря 2020 г., Гомель, Республика Беларусь). Гомель: БелГУТ. 2020. – с. 136 – 144.