

Список цитированных источников

1. Менеджмент для достижения устойчивого успеха организации. Подход на основе менеджмента качества: СТБ ISO 9004-2010. – Введ. 01.01.2011. – Минск : Государственный комитет по стандартизации Республики Беларусь: БелГИСС, 2011. – 52 с.
2. Кузьминова Т. В. Эффективность управления человеческими ресурсами в условиях COVID-2019 / Т. В. Кузьминова. // Управление персоналом и интеллектуальными ресурсами в России. – 2021. – Т. 10, № 4. – С. 76-80.
3. Маслова, С. И. Тенденции развития организационно-правовых форм сельскохозяйственной кооперации / С. И. Маслова, Е. Г. Щербакова // Вестник Самарского государственного университета. – 2011. – № 6 (87). – С. 131–136.
4. Нечаева, Е. С. Управление человеческими ресурсами: учебно-методическое пособие. / Е. С. Нечаева, Н. В. Федоренко. – Тула : Изд-во ТулГУ, 2012. – 268 с.

УДК 656.21

Черепенько А. С., Лось Д. А.

Научный руководитель: ст. преподаватель Кулаков И. А.

РАЗВИТИЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ НА ОСНОВЕ МОДАЛЬНОСТИ В «КРИЗИСНЫХ» УСЛОВИЯХ

Республика Беларусь – экспортно-ориентированное государство с развитой промышленностью, сектором услуг и сельским хозяйством.

По оценке за 2021 год доля транспортной отрасли в валовом внутреннем продукте Республики Беларусь составила 5,1 %. Транспортные услуги формируют почти 43 % общего объема экспорта услуг страны и около 4 % сальдо внешней торговли услугами. За 2021 год экспорт транспортных услуг составил \$ 4,4 млрд, положительное сальдо внешней торговли транспортными услугами – \$ 1,8 млрд.

В сфере транспортного комплекса Республики Беларусь по состоянию на 1 января 2022 года функционирует более 10,8 тыс. организаций различных форм собственности и более 37 тыс. индивидуальных предпринимателей [1].

За 2021 год совокупный объем грузооборота транспорта составил 118,7 млрд т-км, перевезено 384,9 млн т грузов. В том числе: трубопроводным 44,587 млрд т-км и 99 млн т; железнодорожным 44,487 млрд т-км и 128,6 т км; автомобильным 29,593 млрд т-км и 154,8 млн т; внутренним водным 33 млрд т-км и 2,4 млн т; воздушным 93 млрд т-км и 0,04 млн т.

Железнодорожный транспорт является одним из важнейших элементов транспортной системы Республики Беларусь [2].

Грузовые операции на Белорусской железной дороге осуществляют 228 станций, имеется 6 предприятий по терминальной обработке грузов, 52 грузовых терминала [3].

Учитывая выгодное географическое положение Республики Беларусь, территорию нашей страны пересекают 2 трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IXB.

Железнодорожные пути в Республике Беларусь имеют длину 5,474 тыс. км. Протяженность магистральных трубопроводов 11,377 тыс. км.

В условиях кризиса ограничена перевозка автомобильным транспортом, в связи с этим предлагается использовать контейнерные перевозки, чтобы заме-

нить автомобильный транспорт на железнодорожные составы в виде модуля, что подразумевают контрейлерные перевозки.

Особое место в современной транспортной логистике занимают контейнерные перевозки, объемы которых в Беларуси стабильно растут. Контейнерные перевозки – один из важнейших резервов повышения производительности и снижения себестоимости перевозок грузов, что требует систематического совершенствования подходов логистического управления.

Контрейлерные перевозки решают многие задачи:

- экологическая безопасность;
- рост поставок на 60 тыс. тонн в год и грузооборота на 10 млн тонно-километров;
- минимизация времени доставки;
- более высокая степень безопасности движения по отношению к автотранспорту;
- разгрузка границ;
- сокращение стоимости транспортных услуг.

Для развития контрейлерных перевозок необходимы современная инфраструктура и проработанное «правовое поле».

Основную часть контейнерных перевозок в Беларуси осуществляет акционерное общество «Объединенная транспортно-логистическая компания Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕР) в рамках Нового шелкового пути.

Предлагается следующий алгоритм формирования транспортно-контрейлерных кластеров (ТКК):

Этап 1. Формирование нормативно-правовой база по контрейлерной перевозке.

Этап 2. Определение пограничных грузовых станций с возможностью загрузки/разгрузки контрейлеров.

Этап 3. Расчет требуемого подвижного состава и инфраструктуры.

Этап 4. Регистрация кластера.

Этап 5. Объявление конкурса для участников ТКК.

Этап 6. Отбор и регистрация участников ТКК.

Этап 7. Интенсификация перевозок. Увеличение расстояния и скорости сообщения.

В сфере грузовых перевозок это:

- гармонизация тарифов с учетом конкуренции с другими видами транспорта, формирование сбалансированной тарифной модели железнодорожного транспорта;
- оптимизация транспортно-логистических схем доставки грузов;
- развитие контейнерных перевозок грузов специализированными ускоренными поездами в направлении Китай – Западная Европа – Китай;
- применение современных информационных технологий при планировании и организации грузовой, коммерческой работы и обслуживании клиентов [4].

Реализация вышеперечисленных мероприятий, обеспечивающих рост эффективности грузовых перевозок, предполагает широкомасштабную работу по следующим направлениям:

- совершенствование системы транспортного обслуживания потребителей в целях привлечения дополнительных объемов перевозок грузов и увеличения доходов от них;
- развитие современных систем управления движением поездов и взаимо-

действия с потребителями железнодорожных услуг, основанных на использовании цифровых технологий;

–

– комплексное развитие железнодорожной инфраструктуры для надежного, безопасного выполнения графика движения поездов всех категорий;

– активизация внедрения цифровизации и информационных технологий на железнодорожном транспорте;

– приобретение инновационных транспортных средств: электропоездов и электропоездов, которые обеспечат повышение качества выполнения грузовых и пассажирских перевозок, расширение использования электрической тяги для движения поездов, проведение более эффективной и прогрессивной их технической эксплуатации с учетом снижения финансовых и трудовых затрат;

– продолжение электрификации железнодорожных участков, модернизация контактной сети и тяговых подстанций, обеспечение снижения трудовых затрат на их обслуживание;

– повышение окупаемости социально значимых железнодорожных перевозок.

Решение этих задач позволит продолжить развитие транспортного потенциала страны, что обеспечит повышение транзитной привлекательности Республики Беларусь и расширение транзитного потенциала Белорусской железной дороги, формирование и развитие цифровых транспортных коридоров (в рамках II и IX международных транспортных коридоров), развитие грузовых перевозок в направлении Китай – Западная Европа в рамках инициативы «Один пояс – Один путь», в том числе, за счет пропуска ускоренных контейнерных поездов [2].

Источниками финансирования являются средства республиканского бюджета, включая республиканский фонд гражданской авиации, и средства местных бюджетов, внебюджетный централизованный инвестиционный фонд Министерства транспорта и коммуникаций, собственные средства исполнителей мероприятий Государственной программы, кредитные ресурсы (кредиты банков, ОАО «Банк развития Республики Беларусь»), иные источники, не запрещенные законодательством.

В общей программе на финансовое обеспечение реализации подпрограммы развития грузовых перевозок требуется 1 421, 315 млн руб.

Источниками финансирования данной подпрограммы являются:

– средства республиканского бюджета – 48, 928 млн руб.;

– собственные средства исполнителей мероприятий – 442, 741 млн руб.;

– кредитные ресурсы – 929, 645 млн руб.

Процесс контрейлизации перевозок транзитный, поэтому без вовлечения в этот процесс сопредельных стран, в особенности России, невозможен.

Развитие транспортных перевозок в Республике Беларусь включает следующие направления.

1 Развитие инфраструктуры морских перевозок.

Строительство Беларусью собственных портовых мощностей на базе глубоководного перегрузочного комплекса "Бронка" под Санкт-Петербургом демонстрирует способность кризисного реагирования в условиях западных санкций.

2 Формирование новых логистических цепочек и маршрутов

Компании-производители в Беларуси в 2022 году стали искать новые рынки

сбыта для своей продукции и нашли их на востоке. Соответственно, и больше грузы поехали в этом направлении. Переориентация на страны Средней Азии и Закавказья открыла для перевозчиков новые перспективы.

3 Цифровизация и автоматизация перевозок

Автоматизация и цифровизация в логистике позволяют в разы ускорить многие процессы, оптимизировать штат, свести к минимуму долю ручного труда, а значит, снизить вероятность ошибок, сэкономить время и деньги. Кроме того, это повышает прозрачность перевозок на всех этапах – от выбора подрядчика до проведения оплаты. Что дает дополнительную страховку от недобросовестных партнеров или сотрудников.

4 Оптимизация логистических процессов в строительстве

В традиционных методиках оптимизации транспорта в строительстве предлагается алгоритм, который характеризуется следующими общими этапами: подбор маршрутов (маятниковый, кольцевой, челночный, челочно-маятниковый); календаризация перевозок в соответствии с календарным/сетевым графиком; организация перевозок, включающая выбор перевозчика и подготовку транспортно-комплектовочных карт в составе унифицированной нормативной технологической документации на комплектацию (используется крайне редко).

Список цитированных источников

1. Президент Республики Беларусь / Экономика / Транспорт и логистика [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnye-otrasli/sferauslug/transport-i-logistika>. — Дата доступа: 01.05.2023.
2. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://stat.gov.by/ru/2022/01/17/statistika-po-zheleznodorozhnyim-kontejnernym-perevozkam-po-novomu-shelkovomu-puti-za-2021-god/>. — Дата доступа: 04.05.2023.
3. AV.by / Автоперевозки внутри Беларуси логистика [Электронный ресурс]. — Режим доступа: https://av.by/news/avtomobilnie_perevozki_rb_statistika_za_2022_god — Дата доступа: 03.05.2023.
4. Статистика по железнодорожным контейнерным перевозкам по Новому Шелковому пути за 2021 год [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://infotrans.by/2022/01/17/statistika-po-zheleznodorozhnyim-kontejnernym-perevozkam-po-novomu-shelkovomu-puti-za-2021-god/>. — Дата доступа: 17.05.2023.
5. О Государственной программе «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 23 марта 2021 г. № 165 // Национальный правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. — Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=3961&p0=C22100165>. — Дата доступа: 02.05.2023.

УДК 331.1

Явтухович Т. И.

Научный руководитель: ст. преподаватель Т. А. Будурия

ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВЫМ РАЗВИТИЕМ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Современное состояние экономики характеризуется высокой степенью нестабильности и изменчивости, в связи с чем возникает острая необходимость формирования эффективного механизма управления устойчивым развитием со-