

С этой целью мониторинг негативных тенденций в транспортной отрасли является важной задачей, так как развитие страны способствует появлению новых угроз в данной области. Для обеспечения транспортной безопасности в транспортной отрасли должна проводиться оценка факторов, влияющих на данную систему, и выявление угроз экономической безопасности. На основании данных, полученных в результате исследования, должны разрабатываться программы по стратегическому развитию и меры по устранению существующих угроз в транспортной отрасли. На основе всего вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что реальный сектор экономики не сможет существовать без транспортной отрасли, так как она выполняет основополагающие функции.

Список литературы

1 Об утверждении Концепции национальной безопасности Республики Беларусь [Электронный ресурс] : решение Всебелорусского народного собрания от 25 апр. 2024 г. № 5 // Национальный правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=P924v0005>. – Дата доступа : 08.09.2024.

2 О приоритетных направлениях укрепления экономической безопасности государства [Электронный ресурс] : Директива Президента Респ. Беларусь от 14 июня 2007 г. № 3 // Национальный правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=P00700003>. – Дата доступа : 08.09.2024.

3 О железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь от 06 янв. 1999 № 237-3 // Национальный правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=h19900237>. – Дата доступа : 08.09.2024.

4 Транспорт в Республике Беларусь. 2022 [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Респ. Беларусь. – Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 08.09.2024.

УДК 338.47:656.2.4

О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА РАЗЛИЧНОЙ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ

Ю. В. ДУБИНА

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, г. Минск

В. Л. ЖИГАЛОВ

Белорусская железная дорога, г. Минск

Существовавший *организационно-экономический механизм для вагонов железной дороги* в бывшем Советском Союзе был разработан на достаточно высоком качественном уровне. Он учитывал экстерриториальность железнодорожного транспорта; его технологию работы; особенности взаиморасчётов с клиентами за перевозки грузов; эффективность тарифов железнодорожного транспорта в части минимизации сборов и упрощения пользования тарифами; взаимодействие отправителей с перевозчиками при планировании объёмов погрузки; регулирование на микро- и макроуровне порожних вагонов из-под выгрузки под погрузку с использованием диспетчерского аппарата железнодорожного транспорта; имущественную ответственность за невыполнение согласованных объёмов перевозок, повреждение вагонов железнодорожного транспорта и другое, что было регламентировано Уставом железнодорожного транспорта и Правилами перевозок грузов [3].

Были разработаны также показатели оценки эффективности работы железнодорожного транспорта в целом и отдельных железных дорог: объёмы погрузки в вагонах; оборот вагона; грузооборот в тонно-километрах; коэффициент порожнего пробега вагонов и др.

Собственные вагоны промышленных предприятий и организаций использовались для перевозки специфических грузов (серной кислоты, капролактама и др.). Для рационального использования вагонов и получения при этом эффекта собственные вагоны в большинстве случаев принадлежали производителям продукции (грузоотправителям). При перевозках грузов в собственных вагонах грузоотправитель в накладной указывал, куда отправлять вагон после выгрузки и очистки [1].

Следует указать, что существующий организационно-экономический механизм работы с вагонами железной дороги основывался на интенсивной эксплуатации данного подвижного состава,

предусматривающей минимизацию оборота вагонов, введение штрафа за сверхнормативный простой вагонов при погрузке или выгрузке на путях необщего пользования средствами грузоотправителей или грузополучателей. В соответствии с данными условиями разрабатывались и тарифы.

Таким образом, существовавший ранее организационно-экономический механизм базировался на системном подходе, который учитывал в своей основе не только цикл перевозки груза, включая погрузку и выгрузку, подачу-уборку на места общего и необщего пользования, но и регулирование порожних вагонов из-под выгрузки под погрузку. Причём использовался комплексный подход в организационно-экономическом механизме, учитывающий экстерриториальность, корпоративность управления на железнодорожном транспорте. Кроме того, данный механизм учитывал технологические, нормативно-правовые и экономические особенности железнодорожного транспорта, что нашло отражение в функционировании грузовых, транспортных, информационных, финансовых и транспортно-экспедиционных потоках [2].

После распада Советского Союза и реформирования железнодорожного транспорта в России, Казахстане и других странах предлагалось создание конкуренции на рынке железнодорожных перевозок с помощью появления частных перевозчиков, каждый из которых должен иметь собственные вагоны и тяговые средства. Для реализации данного мероприятия железнодорожные тарифы в рамках ЕАЭС были разделены на три составляющие: локомотивная, вагонная и инфраструктурная. Такие тарифы были разработаны и для железнодорожного транспорта Республики Беларусь. В случае реализации такого предложения, когда предусматривается, что инфраструктура принадлежит государству, а локомотивы и вагоны являются частными (собственными), частному перевозчику должна предоставляться владельцем инфраструктуры «нитка графика», чтобы он мог осуществить перевозку.

В действительности на железных дорогах России, Казахстана вагонный парк был обновлен в основном за счёт частных инвестиций [4]. При этом дальнейшая реформа железнодорожного транспорта в этих государствах была практически приостановлена. На Белорусской железной дороге остался её собственный парк вагонов, а также подвижной состав других форм собственности. Принимался ряд решений о передаче вагонов промышленным предприятиям или их объединениям, закупке ими собственного подвижного состава. Следует указать, что за счёт экстерриториальности железнодорожного транспорта эксплуатация вагонов Белорусской железной дороги затруднена, так как все железные дороги должны находиться в одинаковых условиях и функционировать в соответствии с Уставами и Правилами перевозок, построенными на общих принципах. В частности, при нахождении вагонов Белорусской железной дороги на путях других железнодорожных администраций владельцу вагонов должны возмещаться издержки, связанные с амортизацией и видами ремонта вагонов, зависящих от времени их нахождения на путях других железных дорог, так как эти издержки должны быть включены в тариф. Аналогично при нахождении вагонов других железных дорог на путях Белорусской железной дороги последняя должна возмещать им издержки в виде платы за пользование их вагонами. Однако данную технологию сложно реализовать, так как, например, у Российских железных дорог нет собственных вагонов и, соответственно, затруднительно возместить издержки Белорусской железной дороги в виде платы за пользование её вагонами.

Следовательно, на железнодорожном транспорте Республики Беларусь возникает ряд задач, связанных с разработкой и функционированием организационно-экономического механизма эффективного функционирования собственного (приватного) подвижного состава. Данные задачи связаны с созданием соответствующих организационных структур (экспедиторских, грузовых компаний и др.), обеспечивающих возможность эффективной эксплуатации собственного подвижного состава; системы критериев оценки эффективности работы собственного подвижного состава; корректировки нормативно-правовых документов и др. Такой механизм должен основываться на рынке вагонов железной дороги, собственных предприятий и операторских компаний, а также арендованных вагонов у владельцев различных предприятий и организаций.

Немаловажную роль играет также либерализация рынка путем формирования свободных рыночных цен на использование вагонов не только грузоотправителя, грузополучателя, но и перевозчика. Первым шагом на пути к либерализации стало регламентированное государственным регулятором расширение полномочий Белорусской железной дороги, наделяющее ее правом повышать уровень вагонной составляющей тарифа при перевозке груза в вагоне перевозчика локомотивом перевозчика до установленных пределов путем применения повышающих коэффициентов.

Список литературы

- 1 **Еловой, И. А.** Методы и модели повышения эффективности взаимодействия железнодорожного транспорта общего и необщего пользования : [монография] / И. А. Еловой, Е. Н. Потылкин. – Гомель : БелГУТ, 2023. – 210 с.
- 2 **Еловой, И. А.** Современные тенденции рынка железнодорожных грузовых перевозок : [монография] / И. А. Еловой, В. В. Ясинский, М. М. Колос. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 210 с.
- 3 **Еловой, И. А.** Оптимизация работы при погрузке готовой продукции из производства в перевозочные средства / И. А. Еловой, Е. Н. Потылкин // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2017. – № 2. – С. 80–85.
- 4 **Лемешко, В. Г.** Инновационные технологии на железнодорожном транспорте (теория, практика, перспективы) / В. Г. Лемешко, И. Н. Шапкин. – М. : ВИНТИ РАН, 2012. – 446 с.

УДК 656.2.045.7

ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ВАГОНАХ РАЗЛИЧНЫХ ФОРМ СОБСТВЕННОСТИ

И. А. ЕЛОВОЙ, С. А. ПЕТРАЧКОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Ю. В. ДУБИНА

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, г. Минск

Сравнительный анализ особенностей перевозок грузов в вагонах различных форм собственности осуществляется по двум вариантам [2].

Первый вариант связан с вагонами железной дороги, использование которых осуществляется на основе инфраструктуры, а также системы организации и управления вагоно- и поездопотоками на железнодорожном транспорте. Выделенная вагонная составляющая в тарифе Белорусской железной дороги действует в пределах договора перевозки. В бывшем Советском Союзе в тариф были включены также издержки, связанные с нахождением вагонов на грузовых дворах. Кроме того, не взыскивалась плата за подачу-уборку вагонов на места общего пользования при погрузке-выгрузке вагонов средствами железной дороги. В результате повышалась ценовая конкурентоспособность схемы доставки A_1 –Ж– A_2 в сравнении со схемой ПП₁–Ж–ПП₂.

В случае выполнения грузовых операций средствами грузоотправителей или грузополучателей на грузовых фронтах путей необщего пользования взыскивается плата за пользование вагонами железной дороги с момента подачи к месту выполнения грузовых операций и до момента уведомления клиентом работников станций примыкания о готовности к уборке вагонов локомотивом перевозчика. Продолжительность нахождения вагонов железной дороги на станции примыкания в ожидании и процессе подачи на пути необщего пользования не учитывается в исчислении платы за пользование вагонами железной дороги. Данная особенность была обусловлена тем, что локомотивная, составительская бригады относились к работникам железной дороги (перевозчику), которые отвечали за сохранность перевозимого груза и вагонов, т. е. договор перевозки как бы считался невыполненным до момента постановки вагонов к грузовым фронтам погрузки-выгрузки грузов средствами грузоотправителя или грузополучателя. Данное положение действует и в настоящее время. Соответственно плата за пользование или её издержки включаются в тариф при перевозке груза в вагоне железной дороги.

В условиях подачи вагонов на путь необщего пользования локомотивом ветвевладельца (промышленного предприятия) теоретически плата за пользование вагонами железной дороги должна исчисляться с момента передачи вагонов железной дороге (перевозчиком) на выставочных путях станции примыкания и до момента возврата обратно. В соответствии с Правилами перевозок грузов Белорусской железной дороги для создания равных экономических условий при подаче вагонов локомотивом перевозчика и ветвевладельца (промышленного предприятия или иного владельца) для последнего предоставляется технологически неоплачиваемое время, т. е. плата за пользование вагонами за данную продолжительность времени не взыскивается с клиентов. Следует указать, что в Договоре на подачу-уборку вагонов может не предусматриваться технологически неоплачиваемая продолжительность времени.

Кроме того, при нахождении вагонов Белорусской железной дороги на территории других государств взыскивается с их администраций железных дорог плата за пользование инвентарными вагонами собственника в лице железной дороги одного государства.