

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.

На основании вышеизложенного можно сделать следующие выводы.

В условиях Советского Союза практически весь парк вагонов принадлежал Министерству путей сообщения и эксплуатировался в условиях «жесткой» нормативно-правовой документации, что характеризуется следующими нормами времени нахождения у грузоотправителей и грузополучателей:

– при подаче-уборке вагонов локомотивом железной дороги нормы учитывались с момента подачи вагонов к местам погрузки-выгрузки и до времени, указанного в уведомлении о готовности вагонов к уборке. В такой ситуации издержки, связанные с простоем в ожидании уборки их с мест погрузки-выгрузки, были включены в тариф. При превышении нормативного времени простоя вагонов железной дороги под погрузкой-выгрузкой начислялся штраф;

– при подаче-уборке вагонов собственным локомотивом ветвладельца вагоны железной дороги зачислялись на ответственный простой с момента их сдачи ветвладельцу на выставочных путях станции примыкания и до момента приёма на станционных путях. Однако продолжительность нахождения вагонов железной дороги у ветвладельца регламентировалась сроком оборота вагонов, который рассчитывался в соответствии с Единым технологическим процессом и указывался в Договоре на эксплуатацию железнодорожного подъездного пути. В данных условиях издержки, связанные со сроком оборота вагонов на путях необщего пользования, были включены в тариф. В настоящее время срок оборота вагонов на подъездных путях не рассчитывается, но взимается плата за пользование вагонами с момента их сдачи и до момента приёма от грузоотправителя или грузополучателя. Однако при этом из продолжительности нахождения вагонов на путях необщего пользования исключается технологически неоплачиваемое время, которое должно включаться в железнодорожный тариф. Кроме того, при нахождении вагонов железной дороги на путях необщего пользования свыше суток взыскивается неустойка, которая теоретически должна быть равна неустойке, обусловленной неподачей порожних вагонов грузоотправителю в соответствии с заявкой на перевозку грузов.

Применение штрафа за сверхнормативный простой или неустойки в настоящее время стимулирует грузоотправителей и грузополучателей к выполнению регламентированных норм и сроков нахождения вагонов железной дороги у клиентов, так как штраф (неустойка) изымается из прибыли хозяйствующего субъекта, а соответствующие должностные лица компенсируют установленную часть неустойки из своей зарплаты.

Второй вариант связан с процессом эксплуатации вагонов грузоотправителей (грузополучателей). Здесь между владельцами подвижного состава (компаниями-операторами и др.) и клиентами заключаются договоры на пользование вагонами собственника, где также указывается неоплачиваемая продолжительность нахождения владельца вагона на путях необщего пользования. Ранее данная продолжительность составляла 24 часа, а в настоящее время она равна 48 и более часам. В случае невыполнения договорного времени грузополучатель несёт ответственность в виде неустойки, порядок её расчёта определяется договором на пользование вагонами. По существу аналогичная ответственность установлена Уставом железнодорожного транспорта общего пользования для вагонов железной дороги при нахождении их на путях необщего пользования.

Плата за пользование вагонами компании-оператора может рассчитываться в целом за гружёный и порожние рейсы или отдельно за гружёный и порожний. Ставка платы за пользование вагонами (руб./вагон-сутки) компании-оператора и других собственников устанавливается рынком (на бирже). Однако порядок расчёта платы за пользование рассматриваемым вагоном жёстко не регламентирован, что обусловлено следующими причинами:

1) в основу доходности вагона (руб./вагон-сутки) любой собственности должен закладываться оборот вагона, а также тарифные ставки, расстояние перевозки. Для вагонов железной дороги была создана система функционирования, учитывающая технические, технологические, финансово-экономические, нормативно-правовые факторы, а также особенность железнодорожного транспорта, т. е. экстерриториальность и корпоративность управления. В условиях наличия вагонов грузоотправителя (грузополучателя) аналогичная эффективная система не создана;

2) наличие вагонов различной принадлежности привело к снижению уровня централизации, что обусловило ухудшение организации и управления в условиях появления множества собственников вагонов и контейнеров и, как следствие, к росту случайной составляющей в перевозочном процессе, необходимости создания частных экспедиторских (операторских) организаций. Соответственно это привело не только к ухудшению организации и управления перевозочным процессом на железнодо-

рожном транспорте, но и увеличению транспортно-логистических издержек и росту за счёт этого цены доставляемой продукции в месте её потребления [1, 2].

Появление вышеуказанных обстоятельств порождает необходимость комплексного подхода с рассмотрением потребностей в транспортном обеспечении экономик отдельных государств и их объединений исходя из требований хозяйствующих субъектов в сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых системах, обеспечивающих производство и реализацию большого ассортимента конечной готовой продукции в соответствии со спросом в конкретных секторах товарного рынка. Достижение данных целей и решение соответствующих задач возможно реализовать на основе разработки интеллектуальных технологий и цифровизации производственно-транспортных и транспортно-сбытовых процессов в пределах вышеуказанных сложных логистических систем и соответствующих логистических цепей движения ресурсов;

Также для решения вышеуказанных задач следует разработать корпоративную иерархическую систему на основании, например, компаний операторов и других, учитывающую экстерриториальность железнодорожного транспорта и обеспечивающую не только организацию грузо- и вагонопотоков, но и формирование конкурентоспособных и выбор эффективных схем доставки грузов с участием одного или нескольких видов транспорта. Предлагаемая корпоративная система будет базироваться на основе грузовых, транспортных, информационных, финансовых и сервисных потоков, обеспечивая при этом качественное транспортно-экспедиционное обслуживание грузоотправителей и грузополучателей.

Список литературы

- 1 Лемешко, В. Г. Инновационные технологии на железнодорожном транспорте (теория, практика, перспективы) / В. Г. Лемешко, И. Н. Шапкин. – М. : ВИНТИ РАН, 2012. – 446 с.
- 2 Экономика железнодорожного транспорта: проблемы и решения : сб. науч. тр. / под ред. Л. А. Мазо и Г. В. Писаревского. – М. : Интекст, 2005. – 351 с.

УДК 338.2

РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В СТИМУЛИРОВАНИИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ

Е. Н. ЕФРЕМОВА, Ю. С. ИВАНЕНКО, Ф. А. КАЛИТЬКО
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Современная экономика все больше опирается на инновации, которые являются двигателем прогресса и повышения конкурентоспособности. Однако процесс внедрения новых технологий, продуктов и услуг требует значительных инвестиций, рисков и времени. Именно поэтому государство играет ключевую роль в стимулировании инновационного развития.

Государство – это центральная организация политической власти на определенной территории, обладающая суверенитетом, аппаратом управления обществом и монополией (исключительным правом) на принуждение. Государственное стимулирование инноваций представляет собой совокупность мер, направленных на создание необходимых предпосылок для активизации инновационной деятельности в стране. Оно включает финансовую, правовую, организационную и иные формы поддержки, реализуемые на различных уровнях государственной власти.

Государство разрабатывает стратегические документы, которые определяют приоритетные направления в области науки и технологий. Это включает создание долгосрочных программ, направленных на развитие определенных отраслей и технологий. Государственные инвестиции в научные исследования и разработки (НИОКР) могут быть осуществлены через гранты для университетов и исследовательских институтов; создание фондов, поддерживающих стартапы и малые инновационные предприятия, программы софинансирования частных инвестиций.

Государство может стимулировать частные компании к инвестициям в инновации через налоговые льготы, субсидии и другие финансовые инструменты. Это снижает риски для бизнеса и делает инвестиции более привлекательными. Государственные программы по подготовке специалистов в области науки, технологий, инженерии и математики (STEM) способствуют формированию квалифицированной рабочей силы, необходимой для реализации инновационных проектов. Государство может создавать и поддерживать инновационные кластеры, технопарки и бизнес-инкубаторы, кото-