

ОБОБЩЕНИЕ ОПЫТА ОАО «РЖД» ПО СОЗДАНИЮ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ТЕРМИНАЛЬНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В КРУПНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УЗЛАХ

Н. П. ТЕРЕШИНА,

Московский государственный университет путей сообщения

И. А. ЕЛОВОЙ, В. В. ЯСИНСКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта

В Российской Федерации развитие транспортной системы рассматривается в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста государства, обеспечивающего единство экономического пространства страны, совершенствование межрегиональных и международных транспортно-экономических связей и вхождение России в мировую экономику в качестве равноправного партнера. В течение ближайших 2–3 лет ОАО «РЖД» планирует создать в крупнейших транспортных железнодорожных узлах России около 35 терминально-логистических центров, тесно интегрированных в процесс перевозок и обеспечивающих полный цикл операций по обработке грузов и контейнеров. Концепция предусматривает проведение комплекса предынвестиционных и предпроектных исследований и разработок, а также создание необходимой правовой базы.

Реализация концепции на *первом этапе* позволит переключить транзитные потоки, следующие в настоящее время с сортировкой на железнодорожных станциях в пределах Москвы, на станции ближайшего Подмосковья. В самой Москве планируется перерабатывать только грузопотоки, ориентированные на непосредственное потребление столичным рынком. В качестве пилотного инвестиционного проекта в Северо-Западном, Центральном и Уральском регионах предлагается создать на станциях Шушары и Ручьи Октябрьской железной дороги, Белый Раст Московской железной дороги, Гипсовая (с переносом грузового двора со станции Свердловск-Товарный) Свердловской железной дороги терминально-логистических центров, включающих контейнерные площадки и склады с суммарной мощностью переработки до 500 тыс. TEU в год. Точное размещение терминально-логистических центров в районах крупных городов будет определяться на основании бизнес-планов и технико-экономических обоснований на каждый объект.

На *втором этапе* для создания условий по привлечению контейнерных грузов планируется создать опорную сеть терминально-логистических центров на основных направлениях товародвижения в системе международных транспортных коридоров. В крупных транспортных узлах, таких как Московский, Санкт-Петербургский, Калининградский, Новосибирский, Нижегородский, Свердловский, Красноярский, Новороссийский и Владивостокский предполагается создать опорную сеть терминально-логистических центров с единым организационно-экономическим и нормативно-правовым управлением.

На *третьем этапе* предусматривается развернутое сооружение терминально-складских комплексов межрегионального значения за счет средств инвесторов (торговых операторов, крупных клиентов – поставщиков товаров народного потребления).

Терминальная программа требует *совершенствования взаимодействия ОАО «РЖД» с таможенниками*. В этом плане компания особое внимание уделяет внедрению систем электронного обмена данными, предварительного информирования о прибытии грузов и др.

Основопологающими элементами терминально-логистической инфраструктуры являются *мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ)*, функционирующие, как правило, на коммерческой корпоративной основе, обеспечивающие скоординированное взаимодействие всех участников транспортно-логистического процесса. При этом за счет интеграции товароматериальных, информационных, финансовых и сервисных потоков достигается максимальный синергический эффект.

Дальнейший опыт ОАО «РЖД» по созданию транспортно-логистических центров, в том числе железнодорожных логистических центров (далее – ЖЛЦ) в крупных железнодорожных узлах, позволил выделить следующие основные этапы:

- определение потребностей в создании ЖЛЦ (проведение маркетинговых исследований рынка транспортных услуг, разработка прогноза и привлечение грузопотоков и др.);
- определение цели (формулировка характеристик ЖЛЦ, которые будут удовлетворять выявленным потребностям);
- научные исследования (сбор информации, связанной с решением поставленной цели);
- формулировка задания (перечень данных и параметров, обеспечивающих достижение поставленной цели);
- формирование идей и выработка концепции (выработка вариантов возможных решений поставленной цели);
- анализ (проверка выбранных концепций на соответствие);

- эксперимент (определение надежности, пропускной способности ЖЛЦ и др.);
- формирование плана действий по достижению цели (разработка программы мероприятий);
- разработка графика (определение временной последовательности работ по достижению цели и реализации программы мероприятий);
- составление бюджета (расчет объема затрат на создание ЖЛЦ и распределения ресурсов по работам, выполняемым для достижения целей);
- установление политики создания ЖЛЦ (формирование общих правил действия, структуры инвестиций по долевого участию организаций различных форм собственности, составление руководящих документов и выработка принципиальных решений);
- формирование процедур (отработка систематизированных методов выполнения работ);
- бизнес-план (условия создания и принципы функционирования, услуги, затраты и др.);
- создание ЖЛЦ (определение объема планирования и потребности в аппаратном, программном и другом обеспечении, методы планирования, информация, контроль и др.);
- функционирование ЖЛЦ (установление конкурентоспособных цен, реклама, нахождение рынков сбыта, привлечение потребителей услуг, обеспечение прибыли).

Следовательно, особенность формирования терминально-логистических комплексов в России заключается в том, что их многообразие определяется необходимостью их наличия в конкретном триггерном районе, конкретными условиями строительства, зависимостью от географических, исторических особенностей и производственной базы, на которой они создаются. Российский опыт строительства терминально-логистических комплексов свидетельствует о том, что проекты имеют хорошую коммерческую, бюджетную и региональную эффективность.

УДК 656.076.3/4.004.67

ОБОСНОВАНИЕ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВКЛЮЧЕНИЯ В СТАВКИ АРЕНДНОЙ ПЛАТЫ СБОРОВ ЗА РЕМОНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

В. Г. ХИТРО

Белорусская железная дорога

И. А. ЕЛОВОЙ, И. Ю. ПЕТРИЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

В современных условиях хозяйствования возникает необходимость реформирования системы тарифообразования на Белорусской железной дороге. Это объясняется как нарастающим разрывом между действующими ставками платы и ставками, прописанными в Прейскуранте № 10-01 (использование коэффициента индексации), так и тенденциями в системах тарифообразования восточных и западных «соседей» Республики Беларусь. Основными принципами новой системы тарифообразования является разделение тарифа, установленного за перевозку груза, на соответствующие составляющие:

- вагонную, в основе которой лежат расходы, связанные с использованием вагонного парка Белорусской железной дороги;
- локомотивную, включающую расходы, понесенные при оказании услуг локомотивной тяги для движения грузовых поездов;
- инфраструктурную, составляющую расходы, связанные с обслуживанием инфраструктуры при продвижении грузовых поездов.

В связи с вышеизложенным и возникает необходимость пересмотра не только действующей системы тарифообразования, но и ставок арендной платы на подвижной состав. Согласно постановлению Совета Министров Республики Беларусь № 1290 от 02.10.2006 г. размер арендной платы (A) при сдаче в аренду грузовых и багажных вагонов

$$A = C_{\text{баз}}NK + H, \quad (1)$$

где $C_{\text{баз}}$ – базовая ставка арендной платы; N – количество переданных в аренду вагонов; K – количество суток нахождения вагонов в аренде; H – налог на добавленную стоимость.

Согласно этому же постановлению в базовую ставку арендной платы ($C_{\text{баз}}$) включаются амортизационные отчисления, а также все виды налогов и других обязательных платежей, кроме налога на добавленную стоимость (НДС).