

ТЭУП «Белинтертранс» входит в состав Белорусской железной дороги, имеет филиалы в городах Бресте, Гродно, Гомеле и Могилеве. Основную часть доходов составляют экспедиционные сборы, получаемые от расчетов с перевозчиками и экспедиторскими фирмами за выполненные перевозки, а также от декларирования экспортно-импортных и транзитных грузов. По сути, предприятие является финансовым посредником между Белорусской железной дорогой и зарубежными клиентами, включая отправителей, получателей, экспедиторские фирмы, администрации других железных дорог, а также между отечественными грузовладельцами и инородорогами.

Центры управления и транспортного обслуживания (ЦУТО) в железнодорожных узлах в настоящее время осуществляют оформление и раскредитование перевозочных документов, что позволило сократить штат товарных кассиров на малодейственных близлежащих станциях.

Транспортно-экспедиторское предприятие «Минскжелдортранс» создано на базе МЧ-1 и городской товарной станции Степянка. Указанное предприятие предоставляет экспедиционные услуги в настоящий момент в наиболее полном объеме, что является, как видно из таблицы 1, скорее исключением из правил.

Таким образом, общая ситуация для клиента Белорусской железной дороги характеризуется необходимостью контакта со все большим числом предприятий дороги, участвующих в организации перевозки.

Сложность с построением гармоничной и полной системы транспортно-экспедиционного обслуживания связана с наличием двух взаимоограничивающих требований: во-первых, система должна быть максимально приближена к грузовладельцу, во-вторых, необходим высокий уровень централизации, исключающий дублирование функций, в частности, по согласованию перевозок, оплате провозных платежей и др. Дополнительно встают вопросы о разграничении выполняемых операций между рассматриваемыми предприятиями, возможностью применения договорных тарифов, правовом статусе транспортно-экспедиционных предприятий в составе Белорусской железной дороги.

УДК 656.2

ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ ПОГРАНИЧНЫХ ПУНКТОВ С УЧЕТОМ ВАГОНОВ РАЗНЫХ СОБСТВЕННИКОВ

О. А. КОТЕЛЕВСКИЙ

Петербургский государственный университет путей сообщения

Существенное влияние на организацию перевозочного процесса оказывает использование вагонного парка иностранных государств, что связано с разделением подвижного состава по администрациям железных дорог стран СНГ и Балтии, а также невозможностью организовать перевозки только национальным парком РФ. С учетом этого фактора возникла система взаиморасчетов между государствами за использование подвижного состава, в основе которой лежит прогрессивная шкала в зависимости от времени пребывания иностранного вагона на территории России. С другой стороны, стремление железных дорог в условиях дефицита подвижного состава пригодного под погрузку, использовать «чужие» вагоны для выполнения плановых обязательств по погрузке в направлении, противоположном направлению следования в страну-собственницу, приводит к увеличению парка иностранных вагонов в России и, соответственно, платежей государствам-собственникам.

Решая эту проблему так или иначе, необходимо совершенствовать технологию передачи груза, находящегося в подвижном составе, которая ускорит продвижение вагонопотоков на пограничных станциях. Нужно отметить, что совершенствование будет взаимовыгодным для пограничных государств, так как в любом случае сокращение времени прохождения пограничных пунктов скажется на времени нахождения подвижного состава на территории иностранных государств.

Ключевым моментом является модернизация всего комплекса технологических и таможенных процедур, и прежде всего следует уделить внимание информационным технологиям. Существенная модернизация позволит принципиально изменить технологическую схему приема-сдачи грузов, начинать оформление таможенных документов заблаговременно до фактического прибытия грузов на пограничные станции и исключить значительную часть ручных затрат на эти операции.