

Согласно теории калькулирования, косвенные затраты должны быть распределены между объектами калькулирования (инфраструктурой по грузовым и пассажирским перевозкам) с использованием базы распределения, в основе которой лежит неразрывная связь этих затрат с использованием отдельных инфраинфраструктурных объектов железнодорожного транспорта для грузовых и пассажирских перевозок.

Получение достоверных данных позволит в системе управления затратами большее внимание уделить детальному анализу структуре расходов, их динамике, зависимости от выполненных объемов перевозок и поиску путей снижения затрат.

Список литературы

1 **Гизатуллина, В. Г.** Экономика предприятий отраслевых хозяйств железной дороги : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 225 с.

2 **Гизатуллина, В. Г.** Себестоимость железнодорожных перевозок и тарифов : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 301 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

- Гизатуллина Вера Георгиевна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», научный руководитель НИЛ «Экономический анализ, методология бухгалтерского и налогового учета», канд. эконом. наук, профессор.
- Нахимова Ольга Дмитриевна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», магистрант.

УДК 656.212.7.073.235

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАБОТЫ КОНТЕЙНЕРНОГО ТЕРМИНАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ БРЕСТ-СЕВЕРНЫЙ

Э. В. ГРУЗИНСКИЙ

РТУП «Брестское отделение Белорусской железной дороги», г. Брест

А. А. АКСЁНЧИКОВ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Приоритетной задачей развития инфраструктуры железнодорожного транспорта для реализации транзитного потенциала и обеспечения транзитной привлекательности Республики Беларусь является модернизация железнодорожной инфраструктуры в рамках II и IX Международных транспортных коридоров.

Развитие инфраструктуры на участках II Международного транспортно-го коридора на территории РБ позволит увеличить скорости движения пассажирских и грузовых поездов, расширить возможности Белорусской железной дороги по обработке транзитных грузопотоков, в том числе с учетом перспектив реализации концепции «Экономический пояс Шелкового пути»

и других проектов, формирующих грузопотоки на направлении Восток – Запад – Восток.

Государственное объединение «Белорусская железная дорога» обеспечивает пропуск всех заявленных для перевозки грузопотоков и обладает резервом пропускной способности более 40 % по всем белорусско-польским пунктам пропуска.

Основная доля транзитных контейнерных перевозок в сообщении Восток – Запад – Восток осуществляется через Брестский железнодорожный узел. Основная работа по перегрузке (погрузке) с колеи 1435 мм на колею 1520 мм осуществляется на контейнерном терминале (рисунок 1) железнодорожной станции Брест-Северный. Комплексное этапное развитие инфраструктуры железнодорожной станции Брест-Северный, контейнерного терминала и гармонизации технологического процесса с соседними железнодорожными администрациями позволяет обрабатывать контейнеров с предоставлением услуг по хранению, консолидации контейнеров и своевременной терминальной обработке.



Рисунок 1 – Контейнерный терминал железнодорожной станции Брест-Северный

Начиная с 2014 года наблюдается увеличение объемов погрузки (перегрузки) как по широкой, так и по узкой колее. За 9 месяцев 2020 года погрузка контейнеров составило 99775 (в т. ч. 32869 на колею 1435 мм), а среднесуточная погрузка (перегрузка) – 364 контейнера, это 111 % к аналогичному периоду 2019 года.

Основные направления деятельности железнодорожной станции Брест-Северный:

- прием и отправление пассажирских поездов региональных линий экономического класса по колее 1520 мм;
- прием и отправление грузовых поездов по колее 1520 мм и 1435 мм;
- прием и передача грузовых поездов по колее 1435 мм через госграницу в сообщении с Республикой Польша;
- расформирование и формирование составов грузовых поездов (в т. ч. на сортировочных горках по колее 1520 мм и 1435 мм);
- формирование организованных контейнерных поездов;

- подача вагонов на пути мест общего пользования станции и пути необщего пользования, примыкающие к станции;
- взвешивание вагонов и грузов;
- организация приема, погрузки, выгрузки и выдачи грузов (в том числе крупнотоннажных контейнеров) на местах общего пользования железнодорожной станции;
- организация перегрузки и сортировки грузов (в том числе крупнотоннажных контейнеров) из вагонов по колее 1435 мм в вагоны по колее 1520 мм и обратно;
- организация перестановки вагонов с тележек колеи 1520 мм на тележки колеи 1435 мм и обратно.

В 2020 году была завершена реконструкция контейнерного терминала железнодорожной станции Брест-Северный. После реконструкции (таблица 1) длина грузовых фронтов (фронт 9-го пути – парный и фронт 44–45-х путей – двух парных) составила по 600 м (каждого), с вместимостью по 42 условных вагона на каждом. Количество площадок – 4, с общей площадью 51500 м² и емкостью хранения 2432 контейнера.

Таблица 1 – Технико-эксплуатационная характеристика контейнерного терминала (9-х и 44-45-х путей)

Наименование инфраструктуры	Количество	Примечание
Количество путей подачи колеи 1435 мм	3	–
Количество путей подачи колеи 1520 мм	3	–
Количество грузовых фронтов, штук	2	Фронт 9-го пути – парный; фронт 44-45-х путей – двух парных
Длины грузовых фронтов, м	по 600	–
Вместимости путей грузовых фронтов, условных вагонов	по 42	–
Количество площадок, штук	4	–
Общая площадь площадок, м ²	51500	–
Количество грузовых механизмов, штук	6	Краны козловые – 4 (г/п 32, 32, 35, 45 т); ричстакеры – 2 (г/п 45 т)
Перерабатывающая способность, контейнеров/конт.-операций/конт.-операций с использованием ричстакера	504/798/1124	–
Емкость хранения, контейнеров	2432	–
Погрузка контейнеров за 9 месяцев 2020 года	99775 (в т.ч. 32869 на колею 1435 мм)	111% к аналогичному периоду 2019 года

На контейнерном терминале имеются 4 козловых крана грузоподъемностью 32, 32, 35, 45 т и 2 ричстакера грузоподъемностью каждый по 45 т.

Перерабатывающая способность контейнерного терминала составляет 504 контейнера в сутки, 798 контейнеро-операций выполняемых с использованием козловых кранов и 1124 – ричстакеров.

Для совершенствования работы контейнерного терминала необходимы разработка и установка программного обеспечения автоматизированной системы управления контейнерным терминалом, включающей в себя:

- анализ заявок клиентов на оказание услуг;
- анализ наличия вагонов и контейнеров на контейнерном терминале;
- определение местонахождения контейнеров на площадках контейнерного терминала;
- автоматическую выдачу план-задания на выполнение грузовых операций, с обеспечением возможности работы с мобильными переносными ПЭВМ приемодатчиков и операторов грузовых механизмов (крановщиков и водителей ричстакеров).

Повышение эффективности использования материальных и нематериальных ресурсов, а также обеспечение высокого уровня безопасности маневровых операций и охраны труда на контейнерном терминале железнодорожной станции Брест-Северный.

Список литературы

1 Интенсификация использования подвижного состава и перевозочной мощности железных дорог / И. Г. Тихомиров [и др.] ; под ред. И. Г. Тихомирова. – М. : Транспорт, 1977. – 296 с.

2 Типовой технологический процесс железнодорожной станции Белорусской железной дороги. – Утв. приказом Н Белорусской железной дороги, 2020.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

■ Грузинский Эдуард Владимирович, г. Брест, РТУП «Брестское отделение Белорусской железной дороги», начальник станции Брест-Северный, sev_ds@brest.gw;

■ Аксенчиков Александр Александрович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», старший преподаватель кафедры управления эксплуатационной работой и охраны труда, uer@bsut.by.

УДК 656.135

ОЦЕНКА ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВТОПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ С УЧЕТОМ РИСКОВ

Е. Б. ДЕМЧЕНКО, А. С. ДОРОШ

*Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта
им. акад. В. Лазаряна, Украина*

В современных условиях значительная часть внешнеторговых экономических связей государства обеспечивается автомобильным транспортом. Как по-