

причину, по которой возникает конфликт интересов и которая потенциально может быть устранена или минимизирована при помощи использования инструментов государственного регулирования.

В транспортной сфере в целом и в контейнерных перевозках в частности государственное регулирование может осуществляться с использованием широкого набора инструментов, направленных на обеспечение безопасности, эффективности, доступности и экологичности перевозок. Схема процесса государственного регулирования мультимодальных контейнерных перевозок приведена на рисунке 1.

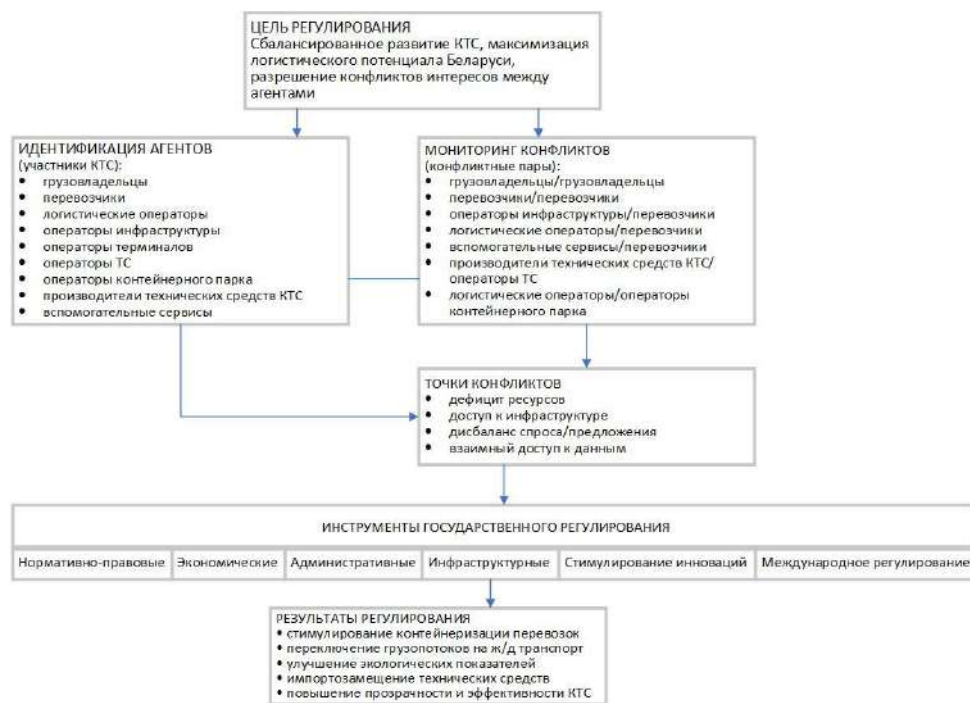


Рисунок 1 – Государственное регулирование мультимодальных контейнерных перевозок

Комплексное применение этих инструментов позволяет как на уровне государства, так и на уровне глобальной логистики на протяжении всей мультимодальной цепи поставки эффективно контролировать и регулировать сектор контейнерных перевозок, обеспечивать его устойчивое сбалансированное развитие, минимизировать и по возможности полностью устранять потенциальные негативные экономические и экологические эффекты.

#### Список литературы

- 1 В поисках баланса. Как развиваются контейнерные перевозки в России и мире // Сбер Про. – URL: <https://sber.pro/publication/v-poiskah-balansa-kak-razvivayutsya-konteinernie-perevozki-v-rossii-i-mire/> (дата обращения: 18.08.2025).
- 2 Перевозки контейнеров по сети РЖД в 2024 году достигли рекордного уровня // РЖД. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=220838#> (дата обращения: 18.08.2025).
- 3 Грузовые перевозки // Белорусская железная дорога. – URL: [https://www.rw.by/corporate/belarusian\\_railway/infrastructure/cargo\\_transportation/](https://www.rw.by/corporate/belarusian_railway/infrastructure/cargo_transportation/) (дата обращения: 18.08.2025).

УДК 656.225:656.212.5

## ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ПЕРЕДАЧИ ПРИВАТНЫХ ВАГОНОВ С КОММЕРЧЕСКИМИ НЕИСПРАВНОСТЯМИ НА ПУТИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

М. М. КОЛОС

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В соответствии со статьей 40 Устава железнодорожного транспорта общего пользования (утверждено постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 02.08.1999 № 1196 с

изменениями и дополнениями) перевозчик обязан подавать под погрузку вагоны, контейнеры перевозчика в техническом отношении исправные, годные для перевозки конкретного груза, очищенные от остатков грузов и мусора, со снятыми реквизитами крепления, а в случаях, определенных правилами перевозок грузов, – промытые и продезинфицированные.

БелГУТ на основании договоров, заключенных с ОАО «Беларуськалий» и РУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги», обеспечивает разработку Единого технологического процесса работы станций Калий, Слуцк РУП «Могилевское отделение Белорусской железной дороги» и железнодорожного пути необщего пользования ОАО «Беларуськалий» (далее – ЕТП).

В рамках выполнения работы выявлена проблемная ситуация, когда вагоны, контейнеры иных собственников (не принадлежащие перевозчику или ОАО «Беларуськалий») передаются на железнодорожный путь необщего пользования ОАО «Беларуськалий» с коммерческими неисправностями, не угрожающими безопасности движения, имеющими явный характер, которые должны были выявляться при приеме от сопредельных железнодорожных администраций. Примерами таких неисправностей являются: применение для фиксации закрытых дверей порожнего контейнера пластиковых хомутов-стяжек вместо проволочных закруток; наличие остатков реквизитов крепления или мусора между контейнерами, размещенными на одной фитинговой платформе; наличие остатков реквизитов крепления или мусора под контейнерами. Особенно остро стоит вопрос в отношении коммерческих неисправностей, которые могут быть устранены только со снятием балкерных контейнеров с платформ – фронты погрузки ОАО «Беларуськалий» не оборудованы погрузочно-разгрузочными машинами, которые позволяют это сделать, погрузка балкерных контейнеров осуществляется без снятия контейнеров с вагона.

ОАО «Беларуськалий» требует не допускать подачу на пути необщего пользования ОАО «Беларуськалий» под погрузку вагонов иных собственников, не пригодных в техническом и коммерческом отношении. Вагоны (контейнеры) иных собственников, подаваемых под погрузку, должны соответствовать всем правилам национального перевозчика, связанным с приемом груза к перевозке и перевозкой. Вагоны, неисправные в техническом отношении, должны исключаться из группы вагонов, подаваемых на пути необщего пользования ОАО «Беларуськалий», а вагоны (контейнеры), в коммерческой части не соответствующие правилам национального перевозчика, связанным с приемом груза к перевозке и перевозкой (наличие остатков ранее перевозимых грузов, наличие нетиповых закруток либо закруток неустановленного образца и т. д.), принимаются в груженом виде к перевозке с путей необщего пользования без устранения выявленных по прибытии коммерческих неисправностей и без предъявления претензий к грузоотправителю.

Прием вагонов, контейнеров, которые следуют под погрузку в адрес ОАО «Беларуськалий», осуществляется по стыкам с Октябрьской железной дорогой ОАО «РЖД», решение этой задачи, которая оказывает существенное влияние на разработку вопросов взаимодействия станций Калий-3, Слуцк и железнодорожного пути необщего пользования ОАО «Беларуськалий», комплексно затрагивает работу Белорусской железной дороги, ее отделений и станции передачи вагонов, ОАО «РЖД» и припортовую станцию, ОАО «Беларуськалий», получателя контейнеров в порту перевалки.

Учитывая, что вагоны и контейнеры с коммерческими неисправностями, имеющими явный характер, были приняты к перевозке ОАО «РЖД», были приняты от ОАО «РЖД» Белорусской железной дорогой и переданы на путь необщего пользования ОАО «Беларуськалий», оценивается возможность приема этих же вагонов и контейнеров без устранения коммерческих неисправностей после загрузки контейнеров на пути необщего пользования ОАО «Беларуськалий». Обязательные условия в отношении таких коммерческих неисправностей:

- не угрожают безопасности движения, сохранности груза и окружающей среды;
- не могут быть устранены на пути необщего пользования ОАО «Беларуськалий» без снятия контейнеров с вагона;
- зафиксированы актом общей формы на станции передачи вагонов при приеме вагона от сопредельной железнодорожной администрации или на железнодорожных станциях Калий-1, Калий-3, Калий-4 при передаче вагона на путь необщего пользования ОАО «Беларуськалий».

Принимая во внимание, что согласно требованиям пункта 27 Правил приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденных постановлением Министерства транспорта Республики Беларусь от 31.03.2008 № 40 (с изменениями и дополнениями), обязанность после окончания погрузки очистить от остатков груза, крепления упаковки, мусора кузов вагона и контейнера возложена на грузоотправителя, в том числе очистка рамы и ходовых частей вагона и межвагон-

ных соединений, Белорусская железная дорога принимает вагоны к перевозке после грузовых операций только с учетом устранения вышеуказанных коммерческих неисправностей.

Вместе с тем целесообразным полагается, в связи с отсутствием ответственности перевозчиков, вопросы в части своевременного устранения таких неисправностей решать ОАО «Беларуськалий» непосредственно с получателем груза, осуществляющим выгрузку с данного подвижного состава на станции назначения.

Безусловным приоритетом для Белорусской железной дороги является ужесточение контроля и реагирование в отношении коммерческих неисправностей, не угрожающих безопасности движения, по станциям передачи вагонов.

Для обеспечения безопасности движения поездов, сохранности перевозимых грузов, выявления и устранения коммерческих неисправностей в пути следования выполняется комплекс коммерческих операций, к которым относится осмотр поездов и вагонов в коммерческом отношении.

Коммерческой неисправностью считается такое состояние вагона или груза, которое может угрожать безопасности движения или сохранности грузов: повреждение или отсутствие запорно-пломбировочных устройств (далее – ЗПУ), если о них есть отметка в перевозочных документах, отсутствие сведений о ЗПУ в перевозочных документах и самих ЗПУ на вагонах и контейнерах, признаки хищения или утраты груза, пролом дверей, кузова вагона или контейнера, просыпание грузов, возможность доступа к нему из-за повреждения кузова вагона, течь груза из котла цистерны через сливное устройство из-за его неплотного закрытия, расстройство погрузки в открытом подвижном составе (сдвиг и перекос груза, развал штабелей и др.), отсутствие или повреждение крепления груза (излом стоек, подкладок, прокладок и распорных брусков, разрыв и ослабление растяжек, обвязок и др.).

Для выявления и устранения коммерческих неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов, на станциях организуются пункты коммерческого осмотра поездов и вагонов (далее – ПКО).

Перечень станций, на которых организованы ПКО, утверждается Начальником Белорусской железной дороги. Коммерческий осмотр на ПКО осуществляется работниками грузового хозяйства (приемщиками поездов).

ПКО должны оснащаться современными техническими средствами, обеспечивающими выявление коммерческих неисправностей, их оформление и передачу данных, создание условий для ведения профилактической работы по их недопущению, в том числе:

- автоматизированными системами для определения негабаритности движущегося грузового подвижного состава, находящихся на нем грузов и контейнеров с последующим сбором, обработкой, хранением и документированием информации о коммерческом состоянии вагонов и грузов;
- электронными весами в горловинах станции в сочетании с устройствами передачи информации о вагоне, его положении в составе поезда, результатов измерения веса;
- габаритными воротами и контрольно-габаритными устройствами с дистанционным контролем для проверки соблюдения габарита погрузки грузов на открытом подвижном составе;
- смотровыми вышками, а также установками видеонаблюдения для осмотра и контроля исправности крыш вагонов и контейнеров, закрытия люков вагонов крытого подвижного состава и цистерн, для контроля наличия остатков невыгруженных грузов, неснятого реквизита, для проверки наличия крепления грузов на открытом подвижном составе;
- системами для записи и хранения информации о коммерческом состоянии вагонов.

УДК 658.7:005.51

## **ПЛАНИРОВАНИЕ ПОТРЕБНОСТИ В МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РЕСУРСАХ КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

*З. А. КОНЦЕВАЯ, А. В. МИТРЕНКОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Эффективное планирование потребности в материально-технических ресурсах (МТР) – ключевой фактор устойчивого развития любого предприятия. Оптимизация процессов снабжения позволяет со-