

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

УДК 656.225(476)

И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук; В. В. ЯСИНСКИЙ, инженер; Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СТРАТЕГИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ С ОПЕРАТОРСКИМИ КОМПАНИЯМИ – СОБСТВЕННИЦАМИ ПРИВАТНЫХ ВАГОНОВ

Проанализированы тенденции развития рынка железнодорожных перевозок операторскими компаниями в странах СНГ и за рубежом. Приведены особенности европейской модели реформирования железнодорожного транспорта, которая предусматривает отделение инфраструктуры от перевозок и развитие конкуренции в перевозочной деятельности в масштабах всей сети, и американской модели, которая ориентирована на развитие конкуренции между компаниями-операторами на «параллельных» и малодейственных железнодорожных направлениях. Показаны преимущества и недостатки при перевозке грузов в вагонах различных форм собственности, приведены состав транспортно-логистических издержек и экономико-математическая модель доставки грузов в вагонах различных форм собственности. Обобщены основы стратегического взаимодействия Белорусской железной дороги с операторскими компаниями и дана экономическая оценка возможных вариантов работы Белорусской железной дороги с вагонами различных форм собственности.

Мониторинг развития зарубежного рынка железнодорожных перевозок грузов операторскими компаниями – собственницами частных вагонов. С развитием бизнес-отношений на железнодорожном транспорте основной целью реформирования отрасли должно являться определение новой роли железной дороги в условиях динамично развивающейся экономики, безотказное и с наименьшей себестоимостью обеспечение движения товаров, капиталов, рабочей силы и услуг во всех видах сообщений.

Исследования тенденций развития рынка железнодорожных перевозок операторскими компаниями – владельцами частных вагонов показали, что железнодорожный транспорт в странах Европы и Америки находится в стадии перемен, которые затрагивают все стороны его деятельности – от управления инфраструктурой до организации перевозок. Особенно ярко это проявляется в секторе грузовых перевозок [4].

На сети железных дорог Европы в настоящее время обращаются сотни тысяч грузовых вагонов, принадлежащих частным компаниям. Это в основном вагоны, имеющие строгую специализацию, предназначенные для перевозки какого-либо специфического вида груза и загружаемые с помощью имеющегося у грузоотправителя специального оборудования. В дальнейшем предполагается все специализированные вагоны, предназначенные для перевозки только одного вида грузов, передать в собственность частным компаниям. С помощью компаний-операторов развитие получают отдаленные железнодорожные участки, малодейственные линии и тупиковые направления.

В США, Канаде также рассматриваются проблемы реформирования железных дорог в целях их усовершенствования. По мнению специалистов, введение открытого доступа к пропускным способностям можно реализовать, сохранив традиционные структуры управления работой железнодорожного транспорта, но при этом разработать законодатель-

ную базу по привлечению внешних транспортных компаний-операторов к освоению тех объемов перевозок, которые по тем или иным причинам не охвачены в данное время. Поэтому в США и Канаде «параллельные», малодейственные и тупиковые направления полностью передаются частным компаниям-операторам, в которых инфраструктура и перевозки объединены [5, 6].

Таким образом, для железнодорожного транспорта стран Западной Европы и США характерным является то, что железнодорожным администрациям принадлежит лишь незначительная часть общего парка вагонов, основная же их масса является собственностью различных нефтяных, химических и других компаний, а также фирм-изготовителей различного типа подвижного состава. Железные дороги в основном осуществляют только эксплуатацию вагонов. В целом можно отметить, что европейская модель реформирования предусматривает отделение инфраструктуры от перевозок и развитие конкуренции в перевозочной деятельности в масштабах всей сети, тогда как американская модель ориентирована на развитие конкуренции между компаниями-операторами на «параллельных» и малодейственных направлениях своей сети железных дорог [3].

В России с развитием рыночных отношений и изменением экономической политики в 2001 году началось реформирование железнодорожного транспорта. Процесс реструктуризации и реформирования железнодорожного транспорта выявил серьезные проблемы развития. Особенно острыми с позиций рынка стали вопросы теории и практического воплощения сочетания государственной и частной собственности на железнодорожный подвижной состав, а также вопросы регулирования и управления вагонным парком в условиях появления на рынке новой группы субъектов в бизнес-отношениях – операторских компаний – собственников подвижного состава.

Смысл в разделении конкурентного и моно-

польного секторов на железнодорожном транспорте России заключается в создании условий для привлечения в отрасль инвестиций на воспроизводство парка вагонов, повышения качества услуг и развития секторов грузовых и пассажирских перевозок. Надо отметить, что *ни европейская, ни американская модель реформирования в чистом виде для России не подошла в силу специфики транспортного рынка.* Необходимо было создать конкурентную среду среди компаний в основном за счет различий в условиях доставки грузов и пассажиров, предлагаемых разными компаниями, на одних и тех же железнодорожных линиях или на отдельно выделенных географических сегментах. Поэтому *предметом деятельности компаний-операторов при выходе на российский рынок стала доставка грузов* [1].

Независимые перевозчики смогли начать свою работу на рынке услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом только после пересмотра системы тарифообразования, в результате чего действующие тарифы получили четкое разграничение на вагонную и инфраструктурно-локомотивную составляющие. Важно было также добиться такого положения, когда по договору между компанией-оператором и железной дорогой их взаимные обязательства имели своим *конечным результатом доставку груза грузополучателю, по итогам которой они делят полученный совокупный доход, а в случае срыва обязательств подвергаются соразмерным санкциям.*

Преимущества и недостатки при перевозке грузов в вагонах различных форм собственности.

Теоретически грузоотправитель может выбирать доставку своей продукции в вагонах различных форм собственности, которые имеют свои преимущества и недостатки в части эксплуатационных показателей и финансовых потоков. Наиболее сложной является доставка грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении, в котором транспортно-логистические издержки не должны превышать допустимого значения разницы цены на рынке (Π_p) и отпускной (Π_0):

$$I_{\text{гли1}}^0 + I_{\text{гли2}}^T + I_{\text{гли3}}^T + \dots + I_{\text{глил}}^H \leq \Pi_p - \Pi_0, \quad (1)$$

где $I_{\text{гли1}}^0$, $I_{\text{глил}}^H$ – транспортно-логистические издержки в странах отправления и назначения; $I_{\text{гли2}}^T$, $I_{\text{гли3}}^T$, ... – транспортно-логистические издержки в транзитных странах (на транзитных железных дорогах).

Грузоотправитель может отгружать свою продукцию в вагонах *железнодорожных администраций, операторских компаний, собственных и арендованных.* В этих условиях на отдельных элементах логистической схемы доставки грузов транспортно-логистические издержки для вагонов различных форм собственности будут неодинаковыми. Причем, данные издержки на транзитных дорогах будут зависеть от маршрута следования груза, тарифных политик транзитных государств. Рассмотрим преимущества и недостатки при перевозке грузов в вагонах различных форм собственности (рисунок 1).



Рисунок 1 – Структурная схема взаимодействия участников перевозочного процесса и обеспечения его подвижным составом в условиях появления на транспортном рынке операторских компаний

Вагон железнодорожной администрации – в тарифе включены расходы по порожнему пробегу, всем видам ремонта и амортизации вагона. По этой причине при следовании порожнего вагона в обратном направлении провозная плата не взимается. Такое построение тарифа хорошо себя оправдывает в условиях общего экономического и транспортного пространства. При его отсутствии возможно необъективное распределение провозных платежей между железнодорожными администрациями. Для избежания подобных ситуаций при эксплуатации вагонов

железнодорожных администраций должен применяться принцип взимания провозных платежей, применяемый для собственных и арендованных вагонов. С этой целью могут создаваться операторские компании вагонов, которые являются их собственниками.

Вагон операторской компании – тариф разделяется на вагонную и инфраструктурную составляющие. Вагонная составляющая тарифа остается у операторской компании вагонов, которая следит за вагонами и ведет расчеты самостоятельно или через экспедиторов с клиентами, железнодорожными адми-

нистрациями дорог отправления, транзитных и дорог назначения. Децентрализация регулирования вагонным парком взаиморасчетов приводит к росту себестоимости перевозок и увеличению потерь клиентов из-за несвоевременной подачи вагонов под погрузку и невывоза по этой причине произведенной продукции.

С позиций интересов государства (Республики Беларусь) введение операторов вагонов-резидентов нашего государства позволит обеспечить валютные поступления в страну в размере вагонной составляющей при работе таких вагонов на территории других стран СНГ, т. е. будет происходить рост экспорта транспортных услуг. При пользовании вагонами операторов вагонов-нерезидентов Республики Беларусь платежи за вагонную составляющую по территории нашего государства будут уходить в другие государства к собственникам вагонов. Наличие операторских компаний Республики Беларусь позволит создать новые рабочие места, сохранить существующие вагонные депо, обеспечивающие ремонт перевозочных средств. При этом вся прибыль, получаемая операторами вагонов Республики Беларусь, будет поступать вместе с финансовым потоком от вагонной составляющей в доход нашего государства [1].

Арендванный вагон – аналогично вагону операторской компании в тарифе закладывается только инфраструктурная составляющая. Если арендованный вагон зарегистрирован в единой базе стран СНГ, то он эксплуатируется на условиях собственного вагона: не взывается плата за пользование вагоном при нахождении его на подъездном пути, предоставляется скидка с тарифа, не взывается плата за пользование вагонами между железнодорожными администрациями. В противном случае арендованный вагон эксплуатируется на условиях вагона железнодорожной администрации.

Вагон у железной дороги может арендовать резидент или нерезидент Республики Беларусь. В случае аренды вагона резидентом Республики Беларусь финансовый поток иностранной валюты в размере скидки с тарифа при перевозке груза в арендованном вагоне уменьшается. В то же время плата железной дороге за аренду вагона войдет в себестоимость и цену производимой и доставляемой продукции.

При аренде вагонов Белорусской железной дороги нерезидентом Республики Беларусь финансовые платежи в размере арендной платы будут поступать в валюту в нашу страну, т. е. аналогично, если вагон принадлежит оператору вагонов – резиденту Республики Беларусь.

Таким образом, предоставлять в аренду наибо-

лее целесообразно нерезидентам Республики Беларусь. Однако в этом случае на дороге должно быть достаточно вагонов для вывоза продукции с белорусских предприятий и своевременного ее поступления потребителям.

Собственный вагон предприятий или организаций – в тарифе закладывается только инфраструктурная составляющая аналогично арендованному вагону. Здесь затраты на содержание собственных вагонов входят в себестоимость и отпускную цену продукции предприятия, т. е. аналогично, если вагон арендуется у Белорусской железной дороги резидентом Республики Беларусь. Поступающие финансовые потоки валюты за проданную продукцию будут в своем составе компенсировать расходы, связанные с содержанием собственных вагонов, т. е. не в виде экспорта транспортных услуг.

Наличие собственных вагонов у предприятия или организации ухудшает их маневренность в эксплуатации по сравнению с вагонами операторских компаний. Поэтому целесообразность приобретения собственных вагонов предприятиями или организациями зависит от объемов перевозимого собственного груза, т. е. их следует приобретать при наличии больших объемов перевозок грузов. При этом валюта в размере вагонной составляющей (скидки с тарифа) будет аккумулироваться у производителя, а не у посреднической организации (оператора вагонов).

Вышеназванные обстоятельства требуют разработки модели для оптимизации логистических потоков (грузовых, информационных, финансовых и сервисных) на больших полигонах и для разнообразной перевозимой продукции в их пределах. В модели должно быть учтено, что величина вагонной составляющей зависит от рода груза, рода вагона, расстояния перевозок и других параметров.

Состав транспортно-логистических издержек в модели доставки грузов в вагонах различных форм собственности. Издержки грузоотправителя и грузополучателя (транспортная составляющая) в модели сравнения при перевозке в вагонах железнодорожных администраций и операторских компаний должны быть сравнимыми с целью оценки конкурентоспособности различных собственников вагонов (таблица 1).

В таблице 2 приведена укрупненная структура транспортно-логистических потерь для вагонов различных форм собственности и причины, влияющие на них.

Таблица 1 – Транспортно-логистические издержки при перевозке грузов в международном сообщении

Транспортные затраты		Транспортно-логистические потери (убытки)	
Тарифы	Плата за услуги	от недостаточного качества управления	от иммобилизации средств в запасах при транспортировании
<i>Вагоны железнодорожных администраций</i>			
До границы. В других государствах. Отсутствие тарифа за порожний пробег	Плата и неустойка за нахождение вагона на подъездных путях. За вагоны между железнодорожными администрациями. За дополнительные услуги	Несвоевременный возврат порожних вагонов. Низкая коммерческая пригодность вагонов	Несвоевременная подача вагонов под погрузку из-за невозврата со стран СНГ
<i>Вагоны операторских компаний</i>			
Со скидкой до границы. Со скидкой в других государствах. За порожний пробег. За время оборота (в размере вагонной составляющей)	Отсутствие платы за вагоны между железнодорожными администрациями. За дополнительные услуги, включая отцепочный ремонт, пользование путями	Из-за дополнительного порожнего пробега вагонов операторских компаний и их простоя на путях общего пользования станций	Несвоевременная подача вагонов под погрузку из-за отказа от перевозки по причине низкой вагонной составляющей

Таблица 2 – Основные причины, влияющие на виды потерь в зависимости от форм собственности вагонов

Виды потерь	Причины, влияющие на виды потерь в зависимости от форм собственности вагонов			
	железнодорожных администраций	операторских компаний	собственных предприятий	арендованных
Потери от иммобилизации. Средства в запасах при транспортировании и др.	Недостаток вагонов. Несвоевременный возврат порожних вагонов	Наличие конкуренции. Уровень вагонной составляющей. Недостаток парка вагонов и др.	Просрочки в доставке порожних вагонов. Наличие парка собственных вагонов и вагонов железнодорожной администрации	Просрочки в доставке порожних вагонов. Наличие парка вагонов у железнодорожной администрации. Аренда (отправителя или получателя)
Потери от недостаточного качества управления	Отсутствие единого оперативного управления и единого парка вагонов. Старение парка вагонов и низкое качество ремонта	Излишний пробег порожних вагонов. Простой порожних вагонов на путях общего пользования. Отсутствие Центров управления перевозками	Излишний пробег порожних вагонов. Простой порожних вагонов на собственных путях. Низкий уровень оперативного управления вагонами. Отсутствие современной вагонной базы	Излишний пробег вагонов. Простой вагонов на собственных путях или путях общего пользования

Анализ данных таблицы 1 показывает, что основными причинами потерь от иммобилизации средств в запасах у грузоотправителей для вагонов всех форм собственности являются недостаток парка вагонов из-за несвоевременного их возврата в порожнем состоянии со стран СНГ (вагоны Белорусской железной дороги), из-за недостатка вагонов (операторских компаний, собственных и арендованных), а также по причине просрочки в доставке порожних вагонов (собственных и арендованных). Эти причины требуют исследования влияния данных параметров на оборот вагонов различных форм собственности, а также на парк соответствующих вагонов.

Потери от недостаточного качества управления в основном связаны с отсутствием единого управления вагонами (железнодорожных администраций, операторских компаний), излишним пробегом порожних вагонов (операторских компаний, собственных и арендованных), простоем порожних вагонов в пунктах погрузки-выгрузки (операторских компаний, собственных и арендованных), отсутствием современной ремонтной базы (все формы собственности).

Экономическая оценка возможных вариантов работы Белорусской железной дороги с вагонами различных форм собственности. При определении целесообразности предоставления и расчете уровня скидок на обновление подвижного состава компаниями-операторами были учтены следующие аргументы:

1 Необходимость выделения в тарифе вагонной составляющей связана, прежде всего, с необходимостью обеспечения для грузоотправителей и грузополучателей равновыгодности перевозок грузов в вагонах инвентарного парка и в собственных или арендованных вагонах при условии одинаковых показателей их использования. Величина вагонной составляющей является ориентиром экономической целесообразности использования собственного вагонного парка.

2 Белорусской железной дороге невыгодно делать большим уровень вагонной составляющей. Ведь тем самым она фактически будет отдавать свои финансовые ресурсы и одновременно стимулировать по-

явление новых операторских компаний, которые, в свою очередь, могут начать претендовать на роль основного перевозчика в республике.

3 Тариф за перевозки в вагонах инвентарного парка должен состоять из двух частей – тарифа за использование инфраструктуры и локомотивов железнодорожного транспорта (инфраструктурно-локомотивная составляющая) при перевозках в вагонах инвентарного парка и тарифа за использование вагонов инвентарного парка (вагонная составляющая). В перспективе в вопросе выделения услуг локомотивной тяги в отдельную тарифную схему можно выделить инфраструктурную составляющую при работе с собственным локомотивом операторской компании, а при работе с локомотивом Белорусской железной дороги предусмотреть тарифные схемы, объединяющие стоимость локомотивной и инфраструктурной составляющих услуг. Однако специалисты отмечают, что выделение из технологического процесса перевозки локомотивной составляющей способно серьезно ухудшить работу железной дороги. Как показал анализ транспортного рынка, нигде в мире такая модель не реализовывалась или, как например в Казахстане, не прижилась. Во всех странах перевозчик сам осуществляет локомотивную тягу, это его ключевая компетенция и ответственность, которая позволяет в принципе осуществлять перевозочный процесс.

4 Расчет вагонной составляющей предполагает включение в нее расходов, связанных с амортизацией, плановыми видами ремонтов вагонов (капитальный и деповской), текущим отцепочным ремонтом, а также расходов по подготовке грузовых вагонов к перевозкам. Данные виды расходов у различных операторских компаний будут неодинаковыми, и в настоящее время статистических данных по расходам операторских компаний в Республике Беларусь нет по причине их отсутствия. Поэтому при расчете величины вагонной составляющей за основу приняты расходы Белорусской железной дороги на содержание и обслуживание вагонного парка.

5 При выделении вагонной составляющей в тарифе должны учитываться три основных условия:

первое условие – сохранение доходов Белорусской железной дороги на прежнем уровне. Прове-

денные исследования показали, что уровень вагонной составляющей должен лежать в пределах от 15 до 30 % от тарифа на перевозку груза в зависимости от ряда подвижного состава. При повышении величины вагонной составляющей, предоставляемой компаниям-операторам, Белорусской железной дороге необходимо разработать на государственном уровне механизм компенсации потерь железнодорожного транспорта общего пользования. Доведение вагонной составляющей до величины, превышающей реальное значение, приведет к необходимости увеличения общего уровня тарифов на перевозки грузов. По мнению специалистов при увеличении вагонной составляющей с 15 до 20 % потребуются повышение предельного уровня тарифов на 4–5 %. Так, например, стоимость услуг частных перевозчиков в Российской Федерации превышает стоимость услуг ОАО «РЖД» в 1,5–2 раза в зависимости от рода груза;

второе условие – соблюдение интересов владельцев собственного подвижного состава. Вагонная составляющая должна стимулировать приобретение частными компаниями собственного вагонного парка, и при этом уровень вагонной составляющей должен обеспечивать окупаемость вагонов в экономически обоснованные сроки (до 7–9 лет). Выделение в тарифе вагонной составляющей для грузовых операторских компаний имеет целью повышение эффективности применения собственных вагонов независимо от рода перевозимых грузов, а также создание условий для притока инвестиций в строительство и модернизацию собственного вагонного парка;

третье условие – конкурентоспособность нового тарифа на перевозку грузов по территории Республики Беларусь в сравнении с тарифами на других видах транспорта или на альтернативных маршрутах перевозки в обход нашего государства для транзитного сообщения.

6 Наиболее целесообразно использовать абсолютную величину вагонной составляющей по следующим основным причинам:

– тарифы Белорусской железной дороги в различных видах сообщений построены не на основе себестоимости выполнения перевозочного процесса, поэтому их экономическая база требует совершенствования. В этих условиях применение вагонной составляющей в виде процента от тарифа во внутриреспубликанском сообщении, где тарифы ниже себестоимости, для операторской компании может не покрывать ее расходов на содержание приватного парка вагонов, а в международном сообщении, где тарифы завышены, будет приносить сверхприбыль;

– увеличение расходов Белорусской железной дороги на инфраструктурно-локомотивную составляющую повлечет поднятие тарифов на перевозки грузов. При этом часть дополнительных доходов от тарифа должна оставаться у Белорусской железной дороги для покрытия своих возросших расходов. Однако при использовании вагонной составляющей в виде процента от общего тарифа часть причитающихся дороге доходов за использование инфра-

структурно-локомотивной составляющей будет поступать операторской компании, то есть дорога будет терять свои доходы.

Проведенные исследования показали, что за год только во внутриреспубликанском сообщении потери Белорусской железной дороги могут составить более 6 млрд рублей. В такой ситуации очевидно, что появление на транспортном рынке новых игроков в виде грузовых операторских компаний, выступающих посредниками между клиентами и Белорусской железной дорогой, неизбежно приведет к перераспределению доходной части от грузовых перевозок и сопутствующих перевозочному процессу транспортно-логистических услуг между Белорусской железной дорогой и грузовыми операторскими компаниями. Понятно, что повышение доходов Белорусской железной дороги и доходов грузовых операторских компаний – это увеличение расходов клиентов на услуги железнодорожного транспорта. Грузоотправители будут вынуждены поднимать цены на свою транспортируемую продукцию, чтобы покрывать транспортные издержки. В результате продукция будет терять свою конкурентоспособность и рынки сбыта, что в условиях мирового финансового кризиса неприемлемо.

Проведены расчеты транспортно-логистических издержек клиента при перевозке грузов в международном сообщении в вагонах различных форм собственности. В расчетах данных издержек грузоотправителя на перевозку своей продукции в вагонах различных форм собственности принимались следующие условия:

– собственные вагоны грузоотправителя и вагоны операторских компаний не задерживаются на соседних железных дорогах и имеют нормативный срок оборота;

– вагоны общего парка и арендованные, но курсирующие по территориям других государств как вагоны общего парка, могут задерживаться и использоваться железнодорожными администрациями соседних государств для собственных перевозок, в результате чего возрастает время их оборота;

– для возможности оценки транспортно-логистических потерь (убытков) грузовладельца от увеличения оборота вагонов в примерах принято, что грузовладелец не может вывезти свою продукцию до момента возврата к нему ранее отправленного вагона.

Результаты исследований позволили сделать следующие **выводы**:

1 Перевозка грузов в вагонах общего парка Белорусской железной дороги является для грузовладельца наиболее эффективным и дешевым способом транспортировки своей продукции, а самым неэффективным – использование грузовладельцем арендованных вагонов.

2 Увеличение оборота вагонов общего парка Белорусской железной дороги и арендованных вагонов, курсирующих по соседним железным дорогам по правилам вагонов общего парка, связанное с их задержкой на территориях соседних государств, приводит к увеличению транспортно-логистических издержек грузовладельца.

3 *Интенсивность роста транспортно-логистических издержек* грузовладельца при увеличении оборота вагонов общего парка и арендованных вагонов *прямо пропорциональна цене перевозимой продукции*, то есть чем выше цена перевозимой продукции, тем быстрее с увеличением оборота крытых вагонов растут транспортно-логистические издержки грузовладельца.

4 Грузовладельцу с большими объемами перевозки собственной продукции *эффективно использовать для перевозки продукции собственный подвижной состав*. При этом его транспортно-логистические издержки в зависимости от характера эксплуатации собственных крытых вагонов составляют от -5% до $+3\%$ относительно транспортно-логистических издержек при использовании вагонов общего парка Белорусской железной дороги при нормативном сроке их оборота.

5 *Своевременный возврат собственных вагонов* грузовладельца не приводит к увеличению его транспортно-логистических издержек из-за невывоза своей продукции. Задержки вагонов общего парка на соседних железных дорогах делают использование для перевозки своей продукции собственных вагонов грузовладельца более эффективным.

6 *Самым неэффективным способом* перевозки продукции с точки зрения затратности является использование грузовладельцем арендованных вагонов. Транспортно-логистические издержки грузовладельца в этом случае на $25-35\%$ больше транспортно-логистических издержек при использовании вагонов общего парка Белорусской железной дороги при нормативном сроке их оборота.

7 *Конкурирующими способами* перевозки своей продукции для грузовладельца в условиях дефицита вагонов являются варианты использования вагонов общего парка Белорусской железной дороги и вагонов грузовых операторских компаний:

– перевозка продукции в вагонах операторских компаний увеличивает транспортно-логистические издержки грузовладельца на $10-25\%$ по сравнению с аналогичными издержками при использовании вагонов общего парка Белорусской железной дороги при нормативном сроке их оборота;

– вагоны грузовых операторских компаний своевременно возвращаются на Белорусскую железную дорогу, что не приводит к увеличению транспортно-логистических издержек грузовладельцев из-за невывоза своей продукции;

– при использовании вагонов общего парка Белорусской железной дороги с увеличением их оборота в среднем на 50% из-за задержек на соседних железных дорогах транспортно-логистические издержки грузо-

владельца превышают аналогичный показатель при использовании вагонов операторских компаний. В ряде случаев грузоотправителю наиболее эффективно использовать для перевозки своей продукции вагоны операторской компании, если использование вагонов общего парка приводит к увеличению оборота всего лишь на 30% .

Существенной проблемой является сохранение рационального управления вагонным парком в масштабах железнодорожной сети. Понятно, что чем больше приватного подвижного состава, тем сложнее им управлять по сравнению с регулировкой инвентарного парка, которым можно рационально распоряжаться в интересах дороги с целью оптимизации порожнего пробега. Массовая же приватизация вагонов непременно приведет к неудержимому возрастанию их потребного количества для низкорентабельных перевозок, что повлияет не на сокращение затрат, а наоборот, на их увеличение, ухудшение эксплуатационных показателей.

Кроме того, на дороге возникнут проблемы, связанные с предстоящей припиской подвижного состава грузовых операторских компаний к станциям; определением адекватного порядка взаимодействия Белорусской железной дороги и пользователей ее услуг при повреждении вагона, принадлежащего грузовой операторской компании; определением порядка оплаты тарифа при направлении порожнего вагона, принадлежащего грузовой операторской компании, для промывки, очистки на промывно-пропарочные станции и др.

Следовательно, при создании грузовых операторских компаний необходимо принятие нормативной базы, регулирующей взаимоотношения между операторской компанией и Белорусской железной дорогой с единообразием договорных отношений между ними. Компании-операторы со временем найдут свои «ниши» в использовании нереализованных ранее возможностей Белорусской железной дороги.

Список литературы

- 1 Кучевский, Н. Г. Транспорт Беларуси: интеграционные процессы / Н. Г. Кучевский; под науч. ред. чл.-корр. НАН Беларуси, д. э. н., проф. В. Ф. Медведева. – Мн. : ИОО «Право и экономика», 2003. – 257 с.
- 2 Еловой, И. А. Управление потоками в логистических системах мировой экономики / И. А. Еловой, В. И. Похабов, М. М. Колос; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Мн. : ИОО «Право и экономика» (Серия «Мировая экономика»), 2006. – 266 с.
- 3 Резер, С. М. Управление транспортом за рубежом / С. М. Резер. – М. : Наука, 1994. – 330 с.
- 4 Куренков, П. В. Опыт работы компаний – собственников подвижного состава / Куренков П. В., Бельницкий Д. С. // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 2. – С. 73–76.
- 5 Terminology in logistics. ANNEX Dictionary. – European Logistics Association, 1994. – P. 56.
- 6 Davis, Herbert W. Physical Distribution Cost and Service, 1997 / Herbert W. Davis, William H. Drumm. – Oak Brook : CLM, 1997. – P. 72.

Получено 20.09.2009

I. A. Yelovoy, V. V. Yasinski. Analyzed trends in rail market operator companies in CIS countries and abroad.

We give particular European model railway reform, which envisages the separation of infrastructure from operations and the development of competition in the transport activity across the network, and the American model, which focuses on the development of competition between operating companies in the "parallel" and little used railroad tracks. The advantages and disadvantages of the carriage of goods in wagons of various forms of ownership of transportation and logistics costs, and economic-mathematical model for delivery of goods in wagons of various forms of ownership. We generalize the framework of strategic cooperation with the Belarusian railway operating companies and given the economic assessment of possible options of the Belarusian railway wagons with various forms of ownership.