

4 ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА СОЗДАНИЯ ОБЩЕГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

УДК 656.23.03

И. А. ЕЛОВОЙ, Е. Н. ПОТЫЛКИН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

УЧЕТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПАРАМЕТРОВ ПОДАЧИ ИЛИ УБОРКИ В СИСТЕМЕ ТАРИФИКАЦИИ УСЛУГ ПО ПОДАЧЕ, УБОРКЕ ВАГОНОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Необходимость обеспечения прозрачности механизма определения плат за дополнительные работы и услуги, связанные с организацией и осуществлением перевозки, а также потребность в сокращении ручного труда и максимальной автоматизации процесса расчетов обуславливает в настоящее время внесения изменений в систему начисления этих плат. В частности к таким услугам можно отнести подачу и уборку вагонов, предоставление грузовладельцам железнодорожных путей необщего пользования, находящихся на балансе железной дороги, пользование вагонами, контейнерами перевозчика, а также нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей на путях станций.

При транспортировке груза с использованием железнодорожного транспорта взаимодействие перевозчика и грузовладельца происходит на путях общего или необщего пользования. На последних, как правило, выполняется основная часть грузовых операций на Белорусской железной дороге.

Действующая система тарификации услуги по подаче и уборке вагонов, как показала практика, утрачивает свою актуальность по следующим причинам:

а) в основу тарифов на оказание рассматриваемой услуги положены эксплуатационные расходы, показатели работы и иные статистические данные по состоянию на 2010 год, что не отражает произошедших за последнее десятилетие изменений не только параметров экономического характера, но и иных значимых факторов, в том числе темпов развития автоматизации и информатизации.

б) используемый порядок тарификации характеризуется рядом недостатков, наиболее существенным из которых является сложность учета суточного количества поданных (убранных) вагонов и фактических затрат перевозчика, связанных с подачей и уборкой;

в) существует проблема, связанная с определением величины платы за подачу и уборку вагонов на большое расстояние, поскольку размер платы при длине рейса подачи и уборки, например, равной 28 км, больше, чем при 35 км или 68 км, что нелогично.

Среди основных позиций, требующих изменений, следует выделить:

- производить начисление платы за подачу и уборку вагонов не по суткам, а по факту подачи или уборки вагонов;
- использовать в качестве основных факторов, влияющих на размер платы, расстояние подачи (уборки) и фактическое количество вагонов в составе подачи (уборки).

Представленные положения предусматривают применение нового подхода к тарификации, где выделены две составляющие:

- плата за операцию перемещения вагонов по тарифу, установленному за 1 вагоно-километр;
- плата за осуществление технологических операций по подготовке вагонов к подаче, расстановке или сборке вагонов у фронтов погрузки, выгрузки по тарифу, установленному за один вагон.

С помощью методов регрессионного анализа получена математическая модель, которая позволяет производить начисление платы за подачу, уборку вагонов по факту подачи или уборки, а также фактическое количество вагонов в составе подачи (уборки).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Потылкин, Е. Н.** Анализ основных параметров железнодорожных путей необщего пользования в Республике Беларусь / Е. Н. Потылкин, Л. В. Осипенко // Проблемы перспективного развития железнодорожных станций и узлов. – 2019. – С. 107–113.

I. ELOVOY, E. POTYLKIN

Belarusian State University of Transport, Gomel

ACCOUNTING OF TECHNOLOGICAL PARAMETERS OF PULLING OR SPOTTING IN THE SYSTEM OF TARIFFICATION OF PULLING -SPOTTING SERVICES ON NON-PUBLIC RAILWAYS

УДК 656.2.003

И. А. ЕЛОВОЙ, А. Ю. ШКРЫЛЬ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ФОРМИРОВАНИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Логистика доставки грузов в социалистический период времени на пространстве СНГ соответствовала плановой системе экономики, а перевозки