

## **ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПОРЯДКА ТАРИФИКАЦИИ ПЛАТ ЗА НЕКОТОРЫЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ (УСЛУГИ), СВЯЗАННЫЕ С ОРГАНИЗАЦИЕЙ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕМ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Система начисления плат за некоторые дополнительные работы и услуги, связанные с организацией и осуществлением перевозки, в настоящее время требует существенных изменений, вызванных как необходимостью обеспечения прозрачности механизма их определения, так и потребностью в сокращении ручного труда и максимальной автоматизации процесса расчетов. В частности, к таким услугам относятся подача и уборка вагонов, предоставление грузовладельцам железнодорожных путей необщего пользования, находящихся на балансе ГО «Белорусская железная дорога», пользование вагонами, контейнерами перевозчика, а также нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей на путях станций.

На основании изученного опыта установления и применения тарифов на рассматриваемые работы (услуги) в странах СНГ и Балтии, а также с учетом анализа текущей ситуации по данному вопросу, в Республике Беларусь в качестве основных направлений совершенствования порядка их тарификации можно рассматривать:

1) по расчету платы за подачу и уборку вагонов на пути необщего пользования локомотивом перевозчика:

– упрощение системы расчетов и установление одного общего тарифа за подачу и уборку в расчете на один вагоно-километр или использование более сложной системы, учитывающей технические и технологические особенности оказания услуги по подаче и уборке вагонов;

– взимание платы за подачу и уборку: отдельно за подачу по факту подачи, отдельно за уборку по факту уборки;

– округление расстояний подачи или до 0,1 км;

– исключение начисления платы за подачу и уборку на места общего пользования;

2) по расчету платы за пользование путем необщего пользования, находящимся на балансе перевозчика:

– установить тариф за 1 км развернутой длины пути необщего пользования без использования таблицы;

– при расчете длину пути общего пользования округлять до 0,1 км, считая неполные 100 м за полные;

– выведение по возможности этой услуги из государственного регулирования как потенциально конкурентной;

3) по расчету платы за пользование вагонами, контейнерами перевозчика:

– установить тариф за 1 час пользования вагоном, контейнером без учета вагоно- и контейнерооборота и без использования таблиц;

– при расчете продолжительность пользования вагоном, контейнером округлять до 0,1 часа

– дифференциация тарифа – минимальная: вагон (универсальный и специализированный) и контейнер;

4) по расчету платы за нахождение вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей на путях станции:

– тариф должен быть рассчитан исходя из расходов инфраструктуры с учетом ухудшения использования путей станции вследствие их занятости вагонами грузоотправителей, грузополучателей;

– установление тарифа за 1 час нахождения вагона, контейнера грузоотправителя, грузополучателя на путях общего пользования без использования таблиц;

– округление при расчете продолжительности нахождения вагонов, контейнеров грузоотправителей, грузополучателей на путях станции до 0,1 часа;

– минимальная дифференциация тарифа: вагон (универсальный и специализированный) и контейнер.

При изменении действующего порядка тарификации рассматриваемых услуг для обеспечения плавного перехода от существующей к новой системе должна быть предусмотрена возможность дополнительной дифференциации тарифов путем применения корректирующих коэффициентов, устанавливаемых в процессе моделирования доходов дороги. Следует отметить, что в целях недопущения потери доходов по отдельным позициям предлагаемый уровень тарифов должен обеспечивать существенный рост доходов в целом, что может быть скомпенсировано в ряде случаев путем применения механизма скидок в рамках компетенций перевозчика.

*L. ASIPENKA, M. KOLAS*

*Belarusian State University of Transport, Gomel*

**MAIN DIRECTIONS FOR IMPROVING THE ORDER OF TARIFICATION OF FEES FOR SOME ADDITIONAL WORKS (SERVICES) RELATED TO THE ORGANIZATION AND IMPLEMENTATION OF FREIGHT TRANSPORTATION**