

в Калужской области. Это был совместный проект группы компаний Freight Village RU в Ворсине, разработанный при содействии Ассоциации грузовых деревень (freight village) Германии (DGG – Deutschen GVZ-Gesellschaft, Бремен, Германия).

По прогнозам Транспортной стратегии РФ [1], суммарный прирост объема грузоперевозок в направлении 20 крупнейших агломераций РФ увеличится к 2035 году на 500 млн тонн для входящих потоков и на 385 млн тонн для исходящих потоков. Объем, который привлечет железнодорожный транспорт, будет зависеть от качества предоставляемых услуг. Таким образом, грузовые деревни позволят перевести контейнерные перевозки на новый уровень сервиса, что позволит наращивать объемы и привлекать новых клиентов.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 г. [Электронный ресурс] : утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р. – Режим доступа : <http://gov.garant.ru/-document?id=403056321&byPara=1&sub=12>. – Дата доступа : 20.03.2023.

2 Грузовая деревня – новый элемент транспортно-логистической системы / С. П. Вакуленко [и др.] // Транспорт: наука, техника, управление : научный информационный сборник. – 2022. – № 11. – С. 3–9.

3 Грузовая деревня как новый этап развития ТЛЦ / С. П. Вакуленко [и др.] // Железнодорожный транспорт. – 2022. – № 10. – С. 4–9.

4 Котиков, Ю. Г. Транспортно-логистические кластеры : учеб. пособие / Ю. Г. Котиков. – СПб., 2017. – 181 с.

*A. NIKIFOROVA*

*Russian University of Transport (MIT), Moscow*

#### **FREIGHT VILLAGES – THE NEW LEVEL OF SERVICE FOR SHIPPERS**

УДК 656.23

*Л. В. ОСИПЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

#### **ОСОБЕННОСТИ СИСТЕМЫ ТАРИФИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ**

В современных условиях функционирования железнодорожного транспорта применяемая система тарификации грузовых перевозок имеет ряд недостатков:

1 Уровень рентабельности, заложенный при расчете действующих тарифов, не в полной мере учитывает необходимость выполнения программ ремонта объектов инфраструктуры и подвижного состава, потребность в обновлении парка вагонов и локомотивов.

2 Наличие перекрестного субсидирования глубоко убыточных железнодорожных пассажирских перевозок за счет грузовых способствует сохранению высокого уровня тарифов на перевозку грузов [2].

3 Перекрестное субсидирование перевозок высокостоймых грузов за счет низкостоймых приводит к существенной разнице между такими тарифами.

3 Низкая ценовая конкурентоспособность Белорусской железной дороги по сравнению с другими видами транспорта, являющаяся следствием невозможности проведения гибкой тарифной политики для удержания клиентов.

4 Отсутствие механизмов изменения уровня вагонной составляющей тарифа не только в сторону снижения до себестоимости, но и в сторону повышения актуального в условиях наличия на рынке как вагонов перевозчика, так и вагонов грузоотправителей, грузополучателей, операторских компаний; невозможность гибко реагировать на увеличение спроса и дефицит определенного типа вагонов вследствие сезонности перевозок, неравномерности погрузки, изменения конъюнктуры рынка и др.

5 Методика ежегодной индексации не в полной мере учитывает изменение структуры и объемов вагонопотоков, потребность выполнения программ ремонта и модернизации инфраструктуры.

Аналогичные тенденции, в том числе несоответствие тарифной системы структуре рынка, характерны и для условий Российских железных дорог [1].

Выполненный анализ существующей тарифной системы железнодорожного транспорта общего пользования Республики Беларусь показал:

а) клиенты железнодорожного транспорта сталкиваются со следующими проблемами:

– вынужденное снижение цены поставки при переходе с традиционных на новые рынки сбыта своей продукции, например с европейских на рынки азиатских и развивающихся стран;

– удлинение расстояний перевозок грузов, усложнение в целом транспортной логистики в процессе поставок продукции и удорожание транспортировки, в том числе за пределами Республики Беларусь;

– ценовое давление поставщиков исходного сырья, полуфабрикатов, комплектующих, запасных частей и других составляющих при производстве конечной готовой продукции, а также ремонте и текущем содержании технических и перевозочных средств у поставщиков и у перевозчиков;

– риски увеличения стоимости услуг субъектов естественных монополий, включая железнодорожный транспорт;

б) в этих условиях не будет соблюдаться баланс интересов между ценой продукции в месте ее потребления и рыночной при поставке продукции по ряду направлений, что приведет к негативным системным последствиям для экономики в целом.

Для минимизации данных рисков должна быть разработана балансовая модель железнодорожных тарифов на уровне расчетной себестоимости и установленной нормативной рентабельности, учитывающая интересы государства, железнодорожного транспорта и хозяйствующих субъектов в пределах сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем. При таком подходе механизм и источник покрытия дефицита будет обеспечен с учетом государственной политики в отраслях экономики, включая инвестиционную деятельность в сфере естественных монополий, в том числе и на железнодорожном транспорте.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гусаченко Н.** Резко и радикально: здравствуй, новый прејскурант? / Н. Гусаченко // РЖД-Партнер. – 2022. – № 17. – С. 12–15.

2 **Еловой, И. А.** Тарифное регулирование при доставке грузов в логистических цепях движения ресурсов (теория и методология расчетов) : [монография] / И. А. Еловой, Л. В. Осипенко. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 377 с.

*L. OSIPENKO*

*Belarusian State University of Transport, Gomel*

#### **FEATURES OF THE SYSTEM OF TARIFFICATION OF RAIL TRANSPORTATION OF CARGO IN MODERN CONDITIONS**

УДК 656.225

*Л. В. ОСИПЕНКО, Е. Н. ПОТЫЛКИН*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

#### **АНАЛИЗ СИСТЕМЫ ТАРИФИКАЦИИ УСЛУГ ПО ПОДАЧЕ И УБОРКЕ ВАГОНОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

При транспортировке груза с использованием железнодорожного транспорта грузовладельца в первую очередь интересует прозрачность и приемлемость платы за оказываемые услуги. Плата за дополнительные услуги может составлять до 30 % от суммы провозных платежей, поэтому конкурентоспособность схем доставки грузов с использованием путей