

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

необщего пользования существенное влияние оказывает величина платы за подачу и уборку вагонов. Действующая в настоящее время система расчета плат за данную услугу имеет следующие характерные признаки:

1) ставка платы устанавливается за фактическое количество поданных и убранных вагонов в течение суток в зависимости от расстояния подачи и уборки вагонов в оба конца;

2) для железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих железной дороге, установлена двухставочная система, предусматривающая плату за фактическое количество поданных и убранных вагонов в течение суток в зависимости от расстояния подачи и уборки вагонов в оба конца и ежесуточную плату за пользование железнодорожным путем необщего пользования в зависимости от его развернутой длины;

3) при подаче и уборке вагонов на расстояние свыше 10 км к плате за 10 км прибавляется плата, рассчитанная на основании тарифов, умноженных на количество километров свыше 10;

4) в случае подачи и уборки вагонов локомотивом организации Белорусской железной дороги на выставочные пути организаций с последующей расстановкой вагонов по фронтам погрузки и выгрузки локомотивом грузо-владельца независимо от расстояния подачи с общей суммы платы за подачу и уборку предоставляется скидка в размерах, зависящих от продолжительности маневровых операций по расстановке и сборке.

В последние десятилетия условия работы железнодорожного транспорта претерпели значительные изменения, проанализировав которые, можно выявить ряд причин, обосновывающих потребность в совершенствовании системы расчета платы за подачу и уборку вагонов на железнодорожные пути необщего пользования:

1) за годы, прошедшие с момента разработки действующих тарифов за подачу и уборку, отмечались значительные темпы инфляции, которые не нашли отражения в уровне этих тарифов;

2) для снижения расходов ряда предприятий, расстояние подачи и уборки на железнодорожные пути необщего пользования которых превышает 20 км, были установлены понижающие коэффициенты (на расстояние в оба конца от 20 до 30 км включительно – 0,85; от 30 до 70 км включительно – 0,55; от 70 до 75 км включительно – 0,40; свыше 75 – 0,15). Применение этих коэффициентов, во-первых, сокращает доходы перевозчика от оказания услуг по подаче и уборке вагонов, а во-вторых, формирует не линейный, а ступенчатый, «пилообразный» рост платы за подачу и уборку в зависимости от расстояния с большими скачками вниз на переломных значениях;

3) взимание платы за фактическое количество поданных и убранных вагонов в течение суток вызывает определенные затруднения при автоматизации процесса расчета платы и учета поданных и убранных вагонов по памяткам приемосдатчика, например, в случае уборки поданных одновременно вагонов в разные сутки.

Таким образом, сложившаяся к настоящему моменту ситуация требует совершенствования системы плат за подачу и уборку вагонов с целью адаптации к изменившимся экономическим условиям и оптимизации процесса автоматизированного расчета данных плат. При этом для повышения конкурентоспособности логистических схем доставки грузов с использованием железнодорожного транспорта необходимо повышение прозрачности механизма формирования и адекватности уровня платы за предоставляемые дорожной услуги, что требует глубоких научных исследований.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Учет продолжительности времени нахождения вагонов на подъездных путях и железнодорожных станциях : учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2014. – 100 с.

2 **Еловой, И. А.** Логистика : учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой. – 2-е изд., перераб. и доп. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 163 с.

*L. OSIPENKO, E. POTYLKIN*

*Belarusian State University of Transport, Gomel*

#### **ANALYSIS OF THE SYSTEM OF TARIFFICATION OF SERVICES FOR THE DELIVERY OF CARS TO RAILWAY TRACKS OF NON-PUBLIC USE AND BACK**

УДК 656.1:625.4

*А. Ю. СЛАСТЕНИН*

*Центр инновационного развития СТМ, г. Екатеринбург, Российская Федерация*

#### **О НЕОБХОДИМОСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НОРМ КОМФОРТА ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА**

Постоянная потребность в сокращении времени поездки и повышении скоростей городского транспорта приводит к необходимости изменения параметров комфорта проезда пассажиров. Отчасти, данная проблема решается использованием современного парка транспортных средств и детально проработанными маршрутами движения общественного транспорта. Однако в нормах транспортного обслуживания городских агломераций [1, 2] практически не учитывается воздействие ускорений его приращения.

Если рассматривать уличную дорожную сеть как набор прямых и кривых участков со множеством перекрестков и поворотов, то движение городского транспорта – в постоянном совершении маневров, перестроений и обгонов – воспринимается пассажирами в виде дополнительных ускорений.