

УДК 656.03+656.071.8

ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К ТАРИФИКАЦИИ УСЛУГИ ПО ПОДАЧЕ И УБОРКЕ ВАГОНОВ ЛОКОМОТИВОМ ПЕРЕВОЗЧИКА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

И. А. ЕЛОВОЙ, С. А. ПЕТРАЧКОВ, Е. Н. ПОТЫЛКИН

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

В трудах д-ра техн. наук, профессора И. Г. Тихомирова в основу организации и определения числа подач и уборок закладывались два условия:

- 1) условие технико-экономической целесообразности;
- 2) условие полезной длины фронта [1].

В первом варианте использовались общие приведенные затраты, отнесенные к суткам, а во втором – число подач-уборок, которое зависит от длины погрузочно-разгрузочного фронта. При этом затраты, зависящие от числа подач и уборок вагонов, разделены на следующие группы:

- 1) расходы, связанные с накоплением вагонов на состав для их подачи на фронты;
- 2) расходы, связанные с ожиданием уборки вагонов после выполнения грузовых операций;
- 3) расходы, обусловленные подачей и уборкой вагонов со станции на фронты погрузки-выгрузки и обратно.

В первом пункте процесс накопления вагонов на подачу-уборку характеризуется параметром накопления (c), то есть количеством суточных вагоно-часов накопления, приходящихся на вагон подачи-уборки. Во всех трех укрупненных группах затрат существует количество подач-уборок вагонов за сутки, и эта величина отнесена к переменной (неизвестной). Кроме того, во второй укрупненной группе затрат введен со знаком минус простой вагона под грузовой операцией, так как в рассматриваемый период времени не взималась плата за пользование вагонами железной дороги, данная норма времени учитывалась в тарифе за перевозку груза.

Данная методика расчета числа подач-уборок за сутки базировалась на теории запасов и учитывала условия функционирования железнодорожного транспорта в плановой экономике государства. При этом в ней рассматривалась подача-уборка вагонов локомотивом железной дороги на пути необщего пользования.

В трудах д-ра техн. наук, профессора И. Г. Тихомирова реализован комплексный подход к взаимодействию и функционированию железнодорожных станций с путями необщего пользования, где в качестве переменных величин рассматривались число подач-уборок за сутки, количество погрузочно-разгрузочных машин, продолжительность работы путей необщего пользования в

течение суток и другие параметры. При этом использовался вероятностный подход к протекающим процессам и участвующим переменным в них. В то же время данная методика была разработана для условий плановой экономики государства.

Ряд ученых БИИЖТа и других вузов стран СНГ занимались также разработкой и совершенствованием расчета числа подач-уборок за сутки. Следует указать внесение существенного вклада в решение данной задачи д-ра техн. наук, профессора Г. А. Циркунова, д-ра техн. наук, доцента В. В. Скоробогацько, д-ра техн. наук, профессора В. Я. Негрея и др.

В современных условиях работы железнодорожного транспорта, которые характеризуются наличием вагонов различной принадлежности, развитием конкуренции на рынке транспортных услуг, актуальной становится задача учета фактического количества поданных (убранных) вагонов на путь необщего пользования [2].

При этом в системе тарификации следует выделить две составляющие:

- операции перемещения вагонов на железнодорожный путь необщего пользования;

- осуществление технологических операций по подготовке вагонов к подаче, расстановке или сборке вагонов у фронтов погрузки, выгрузки.

Среди основных позиций, которые следует учесть при разработке подхода к расчету тарифа, следует выделить:

- возможность начисления платы за подачу и уборку вагонов не по суткам, а по факту подачи или уборки вагонов;

- использование в качестве основных факторов, влияющих на размер платы, расстояние подачи (уборки) и фактическое количество вагонов в составе подачи (уборки).

Таким образом, появляется возможность учета интересов грузовладельцев, имеющих собственные локомотивы, поскольку отдельно определяется перемещение вагонов в составе подачи (уборки) на железнодорожный путь необщего пользования, а также маневровая и подготовительная работа у фронтов погрузки-выгрузки.

Список литературы

1 Технология работы участковых и сортировочных станций / под ред. И. Г. Тихомирова. – М. : Транспорт, 1973. – 272 с.

2 **Еловой, И. А.** Разработка процессной модели для тарификации услуг по подаче, уборке вагонов на железнодорожные пути необщего пользования / И. А. Еловой, Е. Н. Потылкин // Вестник БелГУта: Наука и транспорт. – 2021. – № 2 (43). – С. 62–64.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

■ Еловой Иван Александрович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», д-р экон. наук, профессор, заведующий кафедрой «Управление грузовой и коммерческой работой», ugkr@bsut.by;

- Петрачков Сергей Александрович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», заведующий НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы», gkrt@inbox.ru;
- Потылкин Евгений Николаевич, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», научный сотрудник НИЛ «Грузовая, коммерческая работа и тарифы», gkrt@inbox.ru.

УДК 656.072.6

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ВОКЗАЛЕ ГОМЕЛЬ

И. А. ЕМЕЛЬЯНОВА

РУП «Гомельское отделение Белорусской железной дороги»

А. А. АКСЁНЧИКОВ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Вокзал железнодорожной станции Гомель (далее – вокзал станции Гомель) является обособленным структурным подразделением (филиалом) транспортного республиканского унитарного предприятия «Гомельское отделение Белорусской железной дороги». Вокзал станции Гомель как самостоятельное хозяйственная единица действует с 1970 года, не обладая правом юридического лица, имея в хозяйственном ведении обособленное имущество, самостоятельный счет в банке и печать со своим наименованием. По объему выполняемой работы вокзал станции Гомель относится к категории внеклассных вокзалов.

Движение пассажирских поездов на железнодорожном участке Бобруйск – Гомель Ландваро-Роменской железной дороги было открыто 17 ноября 1873 года. С этого времени началась история пассажирского вокзала станции Гомель. За годы существования вокзал станции Гомель трижды подвергался разрушению и восстановлению. Современное здание вокзала было практически заново построено в 1948 году на месте бывшего одноэтажного здания 1890 года постройки. В 1995 году произведен капитальный ремонт здания вокзала, а в 1996 году построено и принято в эксплуатацию новое здание пригородного вокзала на 800 пассажиров (проект «Киевгипротранс», главный архитектор Гоер Л. И.). Постановлением Министерства культуры Республики Беларусь от 10.04.2003 № 11 здание вокзала включено в список историко-культурных ценностей.

Вокзал станции Гомель расположен на пересечении железнодорожных направлений на Брест, Киев, Харьков, Минск, Москву и Санкт-Петербург. Вокзал станции Гомель является современным, технически оснащенным вокзальным комплексом для транспортного обслуживания Гомельского региона