

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

определенным видом транспорта жестко регламентировались в соответствии с нормальными (оптимальными) схемами потоков (грузопотоков).

Для обоснования оптимальных товаропотоков была разработана теория прикрепления поставщиков к потребителям (транспортная задача). Например, до 50 км (в крайнем случае до 100 км) перевозка осуществлялась автомобильным транспортом, а свыше 50 км – железнодорожным или другими видами транспорта при их наличии и возможности доставки. Для этого на железнодорожном транспорте тариф содержался начиная с 50 км.

При этом отправители и получатели были ограничены в части выбора технологических схем перевозки несколькими видами транспорта. Посреднические операции были минимизированы, а в пунктах взаимодействия различных видов транспорта груз передавался в основном без участия посредников, т. е. перевозка груза осуществлялась в прямом смешанном сообщении по одной накладной.

Либерализация коммерческой деятельности промышленных и транспортных предприятий, акционирование предприятий автомобильного и других видов транспорта, распад централизованной системы расчетов за грузовые перевозки на всех видах транспорта и другие причины породили создание конкурентной среды на рынке транспортных услуг. С позиции отправителей и получателей он характеризуется потребностью в перемещении грузовых потоков в пределах схем доставки продукции между элементами логистических цепей движения ресурсов, которые являются элементами сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем [1, 2]. Данные сложные системы обеспечивают производство конечной готовой продукции и ее доведение до потребителей.

Следовательно, рынок транспортных услуг характеризуется схемами доставки грузов, которые могут пролегать через территорию одного или нескольких государств. В таких схемах доставки может участвовать один или несколько видов транспорта.

Кроме того, в схеме доставки отправителей и получателей груза интересуют следующие параметры: провозные платежи (тарифы и платы за дополнительно оказываемые услуги); продолжительность доставки груза; обеспечение сохранности перевозимого груза; уровень транспортно-экспедиционного обслуживания по качеству и стоимости. К важнейшим составляющим схемы доставки следует также отнести возможность реализации оптимальной величины отправки, что обеспечивается наличием соответствующих перевозочных средств (автомобилей, вагонов, судов, контейнеров и др.).

Причем, количество и структура перевозочных средств должна определяться в зависимости от потребности в них на звеньях логистических цепей движения ресурсов, которая формируется спросом на перевозки, например, сырьем, полуфабрикатами, комплектующих изделий в пределах сложных ло-

гистических производственно-транспортных систем, а также спросом на конечную готовую продукцию в пределах сложных логистических транспортно-сбытовых систем [2]. Предлагаемый подход к расчету перевозочных средств позволит рассчитать оптимальное количество перевозочных средств в зависимости от спроса на материальные ресурсы и конечную готовую продукцию, увязав тем самым в единое целое рынки товаров и транспортных услуг с учетом развития научно-технического прогресса. При этом будут учтены характеристики перевозимых грузов, что позволит обеспечить сохранность и качество доставляемой продукции.

В конечном итоге будет осуществляться формирование рынка транспортных услуг на основе спроса на конечную готовую продукцию и материальные ресурсы не только на внутреннем, но и на международном рынках с учетом принципов и правил логистики.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Журавлева, Н. А. Экономика рынка транспортных услуг : учеб. пособие / Н. А. Журавлева. – СПб. : Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2013. – 78 с.

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.

I. ELOVOY, A. SHKRYL

Belarusian State University of Transport, Gomel

FORMATION OF THE MARKET OF TRANSPORTATION SERVICES

УДК 656

Э. Э. ЕРМАКОВА

Брестский государственный технический университет, Республика Беларусь

ПЕРСПЕКТИВЫ И РИСКИ ЦИФРОВИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

Современные тенденции развития экономики характеризуется широким распространением информационно-коммуникационных технологий во все сферы народного хозяйства. Цифровая экономика есть результат трансформационных эффектов новых технологий общего назначения в области информации и коммуникации [1]. Определение основных направлений развития цифровых технологий требует тщательного изучения процессов становления, формирования и развития процессов цифровизации, что и обуславливает актуальность исследования.