

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 преискурант? / 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 на 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.