

МЕТОДИКА РАСЧЕТА ЕДИНЫХ ТАРИФОВ НА ОТЦЕПОЧНЫЙ РЕМОНТ ПРИВАТНЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

✓ Д. Н. КУШНЕРОВ, К. Р. БОЙКОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

А. В. СОЛОМЕНИК

Белорусская железная дорога, г. Барановичи

В процессе эксплуатации грузовые вагоны периодически проходят техническое обслуживание, а также ряд планово-предупредительных ремонтов (деповских, капитальных), что позволяет обеспечивать безопасность перевозок и сохранность грузов в течение всего срока полезного использования вагонов. Тем не менее, в межремонтные периоды у вагона возникают неисправности, из-за которых он не может продолжать движение в составе грузового поезда. При выявлении таких неисправностей (как правило, в пунктах технического осмотра вагонов на станциях) грузовой вагон отцепляется от состава и подается на пути текущего отцепочного ремонта для их устранения.

Железная дорога, на которой обнаружилась неисправность, несет расходы по ее устранению. И здесь возникает вопрос: за счет какого источника покрываются данные расходы? В соответствии с действующим порядком расходы по текущему отцепочному ремонту вагонов инвентарного парка железных дорог включаются в текущие затраты дороги, на которой обнаружена неисправность, независимо от того, принадлежит данный вагон этой дороге или какой-либо другой. Расходы по грузовым вагонам, не относящимся к инвентарному парку (приватные вагоны), предъявляются собственникам этих вагонов.

На железных дорогах России, Эстонии и ряда других стран применяются единые цены на отдельные виды работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов независимо от того, в каком конкретно депо этот ремонт выполняется. Такой подход позволяет в полной мере учесть расходы дороги на выполнение ремонта, поскольку зачастую структурное подразделение, выполняющее ремонт, не располагает информацией о всех расходах, которые несет в целом железная дорога по ремонту конкретного вагона. Кроме того, собственник заранее может знать, сколько ему будет стоить ремонт, так как прейскуранты цен на ремонт имеются в свободном доступе на сайтах железнодорожных администраций.

В начале 2013 года на Белорусской железной дороге была проведена работа по разработке единых тарифов на отдельные виды работ, выполняемых при текущем отцепочном ремонте грузовых вагонов. В основу расчета единых тарифов положено калькулирование расходов по соответствующим видам работ исходя из среднedorожных условий. Расчеты производились по следующим статьям расходов: заработная плата; взносы в Фонд социальной защиты населения; взносы по обязательному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний; запчасти и материалы; электроэнергия; общепроизводственные расходы; управленческие расходы. Единый тариф сформирован путем суммирования указанных расходов, а также прибыли и установленных налогов, включаемых в отпускную цену.

Кроме стоимости непосредственно текущего отцепочного ремонта собственникам частных грузовых вагонов предъявляются:

- расходы по проведению регламентных работ, обязательных при выполнении текущего отцепочного ремонта, включая расходы по выработке сжатого воздуха для опробования тормозов. К данным работам относятся операции по контролю технического состояния колесных пар и буксовых узлов, ходовых частей, автосцепного устройства, автотормозного оборудования, кузова вагона, а также документальное оформление ремонтных работ;

- плата за доставку вагонов к месту проведения ремонтных работ и обратно.

Плата, предъявляемая собственникам вагонов, определяется следующим образом:

- исходя из неисправности, по которой была произведена отцепка вагона, из прейскуранта выбирается тариф на соответствующий вид работ. При этом, тарифы зависят от того, какая деталь (новая или отремонтированная) устанавливается на вагон, а также от того, является или нет соб-

ственник вагона резидентом Республики Беларусь. Если при текущем отцепочном ремонте устраняется несколько неисправностей, на которые установлены единые тарифы, то данные тарифы суммируются;

– к полученной сумме добавляется плата за обязательные регламентные работы, выполняемые при текущем отцепочном ремонте любого вагона, а также плата за доставку вагонов к месту проведения ремонтных работ и обратно. Данные суммы включаются в счет однократно, независимо от количества неисправностей, устраняемых на конкретном вагоне в процессе текущего отцепочного ремонта;

– к итоговой сумме добавляется налог на добавленную стоимость.

Единые тарифы на текущий отцепочный ремонт частных грузовых вагонов рассчитаны исходя из цен, тарифных ставок (окладов) и курсов основных валют, действовавших на 1 мая 2013 года. Для недопущения убыточности работ по текущему отцепочному ремонту, для которых установлены единые тарифы, указанные тарифы подлежат пересмотру в любом из следующих случаев (при достижении соответствующими индикаторами предельных значений) при изменении:

– тарифных ставок (окладов) работников, занятых ремонтом, более чем на 25 %;

– цен на запасные части, используемые при ремонте, более чем на 20 %;

– курсов валют (российский рубль, доллар США, евро) более чем на 20 %.

Данные отклонения рассчитываются по отношению к уровню окладов, цен и курсов валют на последнюю дату расчета (пересчета) единых тарифов. Кроме того, введенные в действие единые тарифы на текущий отцепочный ремонт подлежат периодическому (не реже одного раза в полугодие) мониторингу и анализу вагонной и финансово-экономической службами Белорусской железной дороги.

УДК 656.062

АНАЛИЗ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СХЕМ ДОСТАВКИ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

И. А. ЛЕБЕДЕВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Технологические изменения в течение последних десятилетий, которые стали экономическим базисом глобализации, привели к формированию эффективного производства отдельных товаров и услуг с участием нескольких стран. Структура белорусской экономики является экспортоориентированной, что и определяет развитие международной торговли для нашей страны проблемой первоочередной важности.

Республика Беларусь экспортирует как готовую продукцию, предназначенную для непосредственного потребления (минеральные удобрения, станки, тракторы, грузовые автомобили, пищевая продукция и т.д.), так и продукцию, предназначенную для дальнейшей переработки в стране-импортере, являющуюся сырьем, полуфабрикатами либо комплектующими изделиями для промышленности данной страны (химические волокна, пластмассы, пиломатериалы, шины и т.д.). Основным потребителем высокотехнологичной продукции промышленных гигантов Республики Беларусь находится вне пределов ее территории.

Экономическая стабильность Беларуси напрямую зависит от возможности белорусских предприятий утвердиться на рынках, где отечественная продукция конкурентоспособна, в странах, нуждающихся в массовых поставках относительно дешевой и качественной продукции. Этим критериям сегодня в мире соответствуют страны Азии и третьего мира в целом, что оправдывает высокую активность Беларуси в отношениях с Китаем, Ираном, Пакистаном, Индией, Вьетнамом, Египтом и другими государствами.

В Республику Беларусь из стран СНГ импортируется в основном природное сырье для переработки на отечественных предприятиях. Основными импортерами являются Россия и Украина. Импорт из стран вне СНГ включает в большей степени продукцию высокотехнологичного производства, не подлежащую дальнейшей переработке.