

Для централизованного снабжения материальными ресурсами существует специально созданная организационная структура, УП «Белжелдорснаб», которая представляет собой единый центр заготовки и приобретения материальных ресурсов для обеспечения бесперебойной работы железнодорожного транспорта. Для заготовки материальных ресурсов, произведенных на территории Республики Беларусь УП «Белжелдорснаб» делегирует свои права отделам материально-технического снабжения (ОМТС).

Кроме централизованного приобретения товарно-материальных ценностей на железной дороге имеет место децентрализованное, в ходе которого структурные подразделения отделений железной дороги самостоятельно заготавливают необходимые материальные ценности.

На железной дороге регламентированы материальные ресурсы, которые должны быть заготовлены централизованно: топливо, горюче-смазочные материалы, материалы верхнего строения пути, агрегаты, узлы, конструкции для ремонта подвижного состава, форменная одежда. Остальные материальные ресурсы, такие как комплектующие изделия, запасные части для ремонта основных средств, строительные материалы, могут быть заготовлены децентрализованно.

Для обеспечения материальными ресурсами и их производственными запасами структурных подразделений железной дороги ОМТС отделений железной дороги определяют потребность в материалах, оборудовании и запасных частях в соответствии с поданными заявками. После этого они заключают договоры на поставку материальных ресурсов как с организациями-поставщиками основной деятельности Белорусской железной дороги, так и с организациями, не входящими в баланс основной деятельности дороги.

Для учета расчетов между ОМТС и предприятиями-поставщиками основной деятельности железной дороги используется счет 79 «Внутрихозяйственные расчеты» с применением извещения, утвержденного учетной политикой дороги. Синтетический учет расчетов с другими поставщиками ведется на счете 60 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками».

Для учета движения материальных ресурсов предусмотрен активный счет 10 «Материалы», на котором ведется учет движения материалов, сырья, топлива, запасных частей и прочих материальных ценностей предприятий железной дороги. Это является еще одной особенностью предприятий Белорусской железной дороги – ведение учета материальных ценностей с использованием только счетов 10 «Материалы» без использования счетов 15 «Заготовление и приобретение материальных ценностей» и 16 «Отклонение в стоимости материальных ценностей». Приобретенные отделами материально-технического снабжения товарно-материальные ценности не остаются в их распоряжении, а по системе внутрихозяйственных расчетов направляются в адрес структурных подразделений железной дороги, подавших свои заявки на приобретение этих материальных ценностей.

Таким образом, при исследовании процесса заготовки материальных ресурсов важным является не только вопрос изучения учета материальных ресурсов, но и изучения и рационализации расчетных операций. Своевременный, правильно организованный и достоверный аналитический и синтетический учет материальных ресурсов способствует формированию полной и достоверной информации об их движении и наличии, что способствует принятию оптимальных управленческих решений и осуществлению контроля над совершаемыми операциями с материальными ресурсами.

Рациональная организация расчетов имеет огромное значение для укрепления договорной дисциплины, выполнения обязательства по поставкам товаров в заданном ассортименте и качестве, повышения ответственности предприятий за соблюдение платежной дисциплины, сокращения и предупреждения дебиторской задолженности, оптимизации кредиторской задолженности, ускорения расчетов.

УДК 656.073.003.13(043.3)

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФОВ НА СМЕШАННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

О. Ю. КИРЮХИНА

Государственный экономико-технологический университет транспорта, Украина

В условиях усиленной конкуренции между железными дорогами Украины и частными перевозчиками за привлечение клиентуры дополнительную выгоду получают компании, обеспечивающие повышенное качество транспортного обслуживания, которое достигается путем предоставления дополнительных логистических услуг грузоотправителям и грузополучателям, исходя из принципов «от дверей до дверей», «точно в срок» и «одного окна», успешно реализованных в мировой и отечественной практике.

Перевозка грузов от склада отправителя до склада получателя обычно реализуются при участии нескольких видов транспорта, преимущественно железнодорожного и автомобильного. Тем самым вопрос ценообразования на смешанные железнодорожно-автомобильные перевозки приобретает особое значение в конкурентной борьбе на транспортном рынке.

В действующей Тарифной политике Укрзалізничці (ТП УЗ) предусмотрены платежи за использование вагонов, арендованных у железных дорог Украины, которые формируют общий тариф на перевозку груза. При использовании собственных (частных) вагонов провозная плата насчитывается с применением коэффициента (например, 0,85 – в ТП УЗ на 2005 год).

Важным является то, что Украинские железные дороги не учитывают платежи за использование инфраструктуры железнодорожного транспорта и локомотивной тяги, что, по нашему мнению, недальновидно, особенно при транзитных перевозках грузов, которые являются высокоприбыльными.

Сумма тарифов за использование вагонов (I), тарифов за использование инфраструктуры и локомотивной тяги (B) может давать общий тариф на перевозку груза в вагонах парка Укрзалізничці (I + B).

При определении стоимостного норматива на смешанные виды перевозок при ведущей роли железной дороги к тарифным группам железнодорожного транспорта необходимо присовокупить расходы, связанные с использованием другого вида транспорта, задействованного в транспортной цепи, который предлагается классифицировать как тарифы группы А, что предусматривает платежи за использование, например, автомобильного подвижного состава, который может находиться в аутсорсинге, то есть I + B + A.

Анализируя вопрос себестоимости перевозок железнодорожным транспортом можно представить универсальную модель расчета себестоимости перевозки грузов или основных операций перевозочного процесса железнодорожного транспорта (перевозочной работы) $C_{ж}$ в следующем виде:

$$C_{ж} = C_{нко} + C_{тр}, \quad (1)$$

где $C_{нко}$ – расходы, связанные с начально-конечными операциями, а также с подорожанием перевозок на начальных и конечных участках пути, когда груз перевозится в более «дорогих» категориях поездов (сборных) в сравнении с перевозками этого груза в прямых перевозках; $C_{тр}$ – расходы по передвижению грузов в прямых поездах на всем расстоянии перевозки с учетом расходов, связанных с пустым пробегом вагонов и операциями по пропуску и переработке транзитных вагонов на технических станциях.

При перевозках в смешанных сообщениях (в случае, когда вся цепь перевозок находится в одних руках) тариф будет выглядеть таким образом:

$$T_{смеш} = (C_{ж} + C_{авт} + C_{пр}) (1 + R), \quad (2)$$

где $C_{авт}$ – себестоимость перевозки автотранспортом; $C_{пр}$ – себестоимость погрузо-разгрузочных работ.

Если в процессе передачи грузов из одного вида транспорта на другой необходимо их промежуточное хранение, то в общий тариф войдет себестоимость хранения грузов:

$$T_{смеш} = (C_{ж} + C_{авт} + C_{пр} + C_{хр}) (1 + R), \quad (3)$$

где $C_{хр}$ – себестоимость хранения грузов на составах.

Если перевозки осуществляются разными, не связанными друг с другом перевозчиками, расчетная формула цены, предложенной грузовладельцу, предусматривает учет налоговых расходов и расходов, связанных с рентабельностью дополнительного перевозчика:

$$T_{смеш} = C_{ж} (1 + R) + C_{авт} (1 + R) + C_{пр} (1 + R) + C_{хр} (1 + R). \quad (4)$$

Чем больше структур принимают участие в процессе перевозки, тем выше будет цена; но если этот процесс находится в руках одного перевозчика, который владеет инфраструктурой, цена за перевозку должна быть ниже за счет установления единого процента рентабельности на всю перевозку и снижения общехозяйственных (накладных) расходов.

Что касается конкретных тарифных ставок по видам перевозок, то величина предусмотренной прибыли колеблется в широком диапазоне, отображая в конечной их величине многочисленные коэффициенты, которые предусматриваются прейскурантом. В случае смешанных перевозок добавляются также расходы, связанные с количеством необходимых для перевозки грузов автотранспортных единиц.

По предварительным расчетам часть автомобильной составляющей в смешанных железнодорожно-автомобильных перевозках составляет от 26 до 36 % в зависимости от объема и массы отправки, расстояния перевозки и характеристики подвижного состава, которые берут участие в перевозочном процессе.

Изложенные принципы построения единых тарифов на смешанные железнодорожно-автомобильные перевозки могут быть использованы в работе единых операторов с целью предоставления комплексных услуг по организации транспортных перевозок от склада отправителя до склада получателя.