

зом влияют на устойчивость логистической системы к воздействию негативных факторов техногенного, природного или социального характера.

Объемы грузов, направляемых по каналам логистической системы, представляют собой не только результат решения стандартной транспортной задачи, они являются мощнейшим фактором формирования каналов логистической системы. Посредством изменения размеров грузопотока предприятие-экспортер в состоянии воздействовать как на работу отдельных звеньев цепочки доставки, так и системы доставки в целом. Влияние объемов поставок сказывается в долгосрочной перспективе на развитии и степени технической оснащенности направлений, в краткосрочной перспективе – на размерах затрат, связанных с обеспечением функционирования логистической системы.

УДК 658 (075.3)

О НОРМАТИВНОМ МЕТОДЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ СРЕДСТВ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ

П. М. КУЗЬМИЧ

Брестский государственный технический университет

На территории Республики Беларусь финансирование затрат, связанных с содержанием, ремонтом, реконструкцией и строительством автомобильных дорог общего пользования, осуществляется за счет целевых средств, аккумулируемых в республиканском и местных дорожных фондах.

Средства республиканского дорожного фонда образуются за счет налогов: с продаж автомобильного топлива; на приобретение автомобильных средств, подлежащих государственной регистрации; с пользователей автомобильных дорог, зарегистрированных в г. Минске в полном объеме, а также 20 % с пользователей зарегистрированных на территории соответствующих областей; транзитного с пользователей автомобильных дорог, находящихся за пределами Республики Беларусь, а также платы за проезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств и других сборов и платежей.

В местные дорожные фонды зачисляется 80 % налога с пользователей автомобильных дорог, зарегистрированных на территории соответствующих областей, а по Минской области – в полном объеме.

В Законе Республики Беларусь на 2008 г. предусмотрена следующая структура доходной части республиканского дорожного фонда: налоги на приобретение транспортных средств – 2,9, с пользователей автомобильных дорог – 29,5, с продажи автомобильного транспорта – 65,8, другие налоги и сборы – 1,8 %.

В расходной части бюджета средства распределяются следующим образом: текущие расходы – 48,5 %, в т. ч.: содержание аппарата управления – 0,13; текущий ремонт и содержание дорог – 47,0; прочие текущие расходы – 1,37; капитальные расходы – 51,5 %.

Таким образом, можно сделать вывод, что доходная и расходные части бюджетов дорожных фондов между собой не корреспондируют в силу ряда причин. Следствием этого является то, что установить целесообразность той или иной статьи расходной части бюджета в связи с полученными доходами не представляется возможным. Кроме этого, существующие методы распределения средств дорожных фондов не способствуют развитию рыночных отношений, конкуренции в дорожной отрасли. Поэтому предлагается распределение средств дорожных фондов в части идущих на текущий ремонт и содержание дорог осуществить по нормативу C , определенному следующим образом:

$$C = \frac{\sum_{i=1}^n K_1^i K_2^i C^i}{L},$$

где K_1^i – коэффициент, учитывающий категорию дороги, определяемый по соотношению затрат на текущий ремонт и содержание дороги,

$$K_1^i = \frac{\sum_{i=1}^n K_2^i C^i}{\sum_{i=1}^n K_2^i C^i};$$

K_2^i – коэффициент, учитывающий техническое состояние дороги, определяемый по графику; C^i – затраты на текущий ремонт и содержание дороги в базовом периоде; L – суммарная протяженность автомобильных дорог, обслуживаемых за счет средств соответствующего фонда.

Исходя из вышеизложенного, затраты в планируемом периоде на текущий ремонт и содержание соответствующего участка дороги и можно определить следующим образом:

$$C_n^i = \frac{CL}{K_2^i K_1^i},$$

где J – поправочный коэффициент, учитывающий инфляционные процессы,

$$J = \frac{P_{\Pi}}{P_{\text{Б}}};$$

P_{Π} – сумма расходов соответствующего дорожного фонда на текущий ремонт и содержание дорог в планируемом периоде; $P_{\text{Б}}$ – то же, в базовом периоде.

Таким образом, предлагаемая методика позволит:

- более рационально использовать средства дорожных фондов;
- повысить качество текущего ремонта и содержания автомобильных дорог;
- распределять участки автомобильных дорог между обслуживающими организациями на конкурсной основе путем проведения тендеров, что будет соответствовать развитию конкуренции и внедрению рыночных отношений в дорожной отрасли, как это предусмотрено «Концепцией дорожного строительства в Республике Беларусь».

УДК 656.23:656.225

ОПРЕДЕЛЕНИЕ РАЗМЕРА ВАГОННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ В ТАРИФАХ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ПРИ ТРАНЗИТЕ ЧЕРЕЗ РЕСПУБЛИКУ БЕЛАРУСЬ

Л. С. КУЛИК

Белорусская железная дорога

И. А. ЕЛОВОЙ, Д. Н. КУРДЕСОВ

Белорусский государственный университет транспорта

Транзит является очень важной частью железнодорожных перевозок грузов в нашей стране. Его доля составляет порядка 35 % от общего количества перевозимого груза. К тому же транзит является важным источником валюты, что немаловажно для экономики любой страны.

Необходимость пересмотра существующих тарифов обусловлена возникшим дисбалансом между тарифами во внутривнутриреспубликанском сообщении и международными тарифами. При этом тарифы не могут быть ниже себестоимости, с одной стороны, а с другой стороны, не могут быть слишком высокими, чтобы транзитные грузы не перешли на другие виды транспорта или вообще транспортные потоки не пошли в объезд Республики Беларусь.

Нижний предел тарифов на транзитные грузовые перевозки должен определяться себестоимостью данных перевозок. При этом тариф должен делиться на несколько составляющих: вагонную, инфраструктурную и локомотивную. В настоящее время строго разделения расходов по составляющим нет. Условно можно выделить лишь долю инфраструктурной и, частично, локомотивной составляющих. Определение себестоимости вагонной составляющей осложняется отсутствием начально-конечных операций по погрузке-выгрузке грузов, что заметно снижает долю вагонной составляющей в общем тарифе. Верхний уровень тарифа определяется тарифами на перевозку грузов конкурентными видами транспорта или в объезд Республики Беларусь. Это условие должно выполняться как в «узком» смысле, когда рассматривается только маршрут по Республике Беларусь и граничащим с ней странам. Или в «широком», когда анализируются основные транзитные маршруты целиком от погрузки до выгрузки.

Расчет должен проводиться по основным видам грузов и направлениям грузопотоков. В себестоимость вагонной составляющей во внутривнутриреспубликанском сообщении закладываются расходы на обновление подвижного состава, на деповской, капитальный и текущий ремонт, а также на дополнительные операции. В международном сообщении исходить из этих принципов проблематично, так как данные расходы сильно различаются от страны – собственника подвижного состава. Если исходить из принципа привлечения предприятий к покупке собственного подвижного состава, а также создания различных операторских предприятий – собственников подвижного состава, то долю вагонной составляющей можно условно определить на основе срока окупаемости подвижного состава.