

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 внутрисреспубликанском 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 внутрисреспубликанском 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.

В настоящее время оптимальным сроком для привлечения инвестиций является 7–9 лет. При этом частные компании стремятся уменьшить данный период, чтобы увеличить доходы, а железная дорога – увеличить, чтобы не потерять свои. На основе данного срока устанавливается абсолютное значение вагонной составляющей, а затем и доля её в общем тарифе.

В некоторых странах существует практика, когда доля вагонной составляющей подымается до уровня 30–40% от общего тарифа.

Расчет размера прибыли, получаемой владельцем вагона с целью окупить приобретенный подвижной состав, для различных типов подвижного состава заметно отличается, так для крытого вагона она составляет 24,4 у. е. в сутки, а для полувагона – всего 13,8 у. е. в сутки.

Кроме того, в расчете следует учесть тот факт, что в связи с сильным ростом в последние годы цен на нефть и на металл стоимость вагонов за последние 3 года выросли в среднем в 1,5–2 раза, что пропорционально увеличивает срок окупаемости инвестиций и, в свою очередь, отпугивает потенциальных инвесторов.

УДК 656.225

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СХЕМЫ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ КАК ФАКТОР КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

И. А. ЛЕБЕДЕВА

Белорусский государственный университет транспорта

Основным принципом логистики является комплексная организация доставки груза клиента от пункта погрузки до пункта назначения наиболее целесообразным и экономически выгодным путем. Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций составляют до 50 % от суммы общих затрат на логистику.

Благодаря транспорту логистический процесс товародвижения трансформируется в единую технологическую цепь, а транспорт становится неотъемлемой частью единого транспортно-производственного процесса.

В современных условиях транспорт является составной частью логистической деятельностью и занимает главенствующую роль в функционировании логистической системы. Это вызвано способностью транспорта реализовать основную идею логистики, т. е. создать надежно, устойчиво и оптимально функционирующую систему, исходя:

1) из неизбежности решения целого ряда сложных транспортных проблем при выборе каналов распределения в рамках логистической системы;

2) высокой доли транспортных издержек;

3) наличия большого числа транспортно-экспедиционных предприятий, играющих большую роль в организации оптимальной доставки товаров как во внутренних перевозках, так и в международных сообщениях.

Логистика является одним из основополагающих направлений науки об управлении информационными и материальными потоками в процессе движения товаров. Основной её задачей является осуществление деятельности по планированию, организации доставки материальных ресурсов от первичного источника сырья до конечного потребителя, учитывая требования, предъявляемые клиентом к качеству транспортного обслуживания.

В условиях рыночной экономики важным является достижение оптимального соотношения затрат и качества обслуживания потребителя услуг. Последнего привлекают минимальные сроки доставки, максимальная сохранность груза, удобства по приему и сдаче грузов и возможность получения достоверной информации о тарифах, условиях перевозки и местоположения груза, и тогда он готов нести соответствующие затраты. Деятельность транспорта должна основываться на потребностях клиента. Потребителя не интересуют затраты предприятия транспорта на осуществление обслуживания.

Качественное транспортное обслуживание клиентов должно основываться на следующих основных положениях.

1 Определение потребностей и запросов различных групп клиентов.

2 Предоставление транспортных услуг, которые необходимы клиентам, и способы удовлетворения их потребностей.

3 Установление тарифов и сборов, приемлемых для клиентов и обеспечивающих достаточную прибыль транспортному предприятию.

4 Определение наиболее выгодных и удобных направлений перевозки грузов до грузополучателя.

5 Установление способов и форм активного воздействия на рынок транспортных услуг, увеличение спроса.

Данные положения должны рассматриваться в комплексе. Только в этом случае будет реализовываться концепция качественного транспортного обслуживания.