

- эксперимент (определение надежности, пропускной способности ЖЛЦ и др.);
- формирование плана действий по достижению цели (разработка программы мероприятий);
- разработка графика (определение временной последовательности работ по достижению цели и реализации программы мероприятий);
- составление бюджета (расчет объема затрат на создание ЖЛЦ и распределения ресурсов по работам, выполняемым для достижения целей);
- установление политики создания ЖЛЦ (формирование общих правил действия, структуры инвестиций по долевого участию организаций различных форм собственности, составление руководящих документов и выработка принципиальных решений);
- формирование процедур (отработка систематизированных методов выполнения работ);
- бизнес-план (условия создания и принципы функционирования, услуги, затраты и др.);
- создание ЖЛЦ (определение объема планирования и потребности в аппаратном, программном и другом обеспечении, методы планирования, информация, контроль и др.);
- функционирование ЖЛЦ (установление конкурентоспособных цен, реклама, нахождение рынков сбыта, привлечение потребителей услуг, обеспечение прибыли).

Следовательно, особенность формирования терминально-логистических комплексов в России заключается в том, что их многообразие определяется необходимостью их наличия в конкретном триггерном районе, конкретными условиями строительства, зависимостью от географических, исторических особенностей и производственной базы, на которой они создаются. Российский опыт строительства терминально-логистических комплексов свидетельствует о том, что проекты имеют хорошую коммерческую, бюджетную и региональную эффективность.

УДК 656.076.3/4.004.67

ОБОСНОВАНИЕ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВКЛЮЧЕНИЯ В СТАВКИ АРЕНДНОЙ ПЛАТЫ СБОРОВ ЗА РЕМОНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

В. Г. ХИТРО

Белорусская железная дорога

И. А. ЕЛОВОЙ, И. Ю. ПЕТРИЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

В современных условиях хозяйствования возникает необходимость реформирования системы тарифообразования на Белорусской железной дороге. Это объясняется как нарастающим разрывом между действующими ставками платы и ставками, прописанными в Прейскуранте № 10-01 (использование коэффициента индексации), так и тенденциями в системах тарифообразования восточных и западных «соседей» Республики Беларусь. Основными принципами новой системы тарифообразования является разделение тарифа, установленного за перевозку груза, на соответствующие составляющие:

- вагонную, в основе которой лежат расходы, связанные с использованием вагонного парка Белорусской железной дороги;
- локомотивную, включающую расходы, понесенные при оказании услуг локомотивной тяги для движения грузовых поездов;
- инфраструктурную, составляющую расходы, связанные с обслуживанием инфраструктуры при продвижении грузовых поездов.

В связи с вышеизложенным и возникает необходимость пересмотра не только действующей системы тарифообразования, но и ставок арендной платы на подвижной состав. Согласно постановлению Совета Министров Республики Беларусь № 1290 от 02.10.2006 г. размер арендной платы (A) при сдаче в аренду грузовых и багажных вагонов

$$A = C_{\text{баз}}NK + H, \quad (1)$$

где $C_{\text{баз}}$ – базовая ставка арендной платы; N – количество переданных в аренду вагонов; K – количество суток нахождения вагонов в аренде; H – налог на добавленную стоимость.

Согласно этому же постановлению в базовую ставку арендной платы ($C_{\text{баз}}$) включаются амортизационные отчисления, а также все виды налогов и других обязательных платежей, кроме налога на добавленную стоимость (НДС).

Рассмотрим целесообразность взимания с арендаторов компенсации за ремонт, кроме вышеперечисленных расходов. При перевозке грузов в вагонах Белорусской железной дороги с использованием ее локомотивов и инфраструктуры клиент уплачивает весь тариф, включающий в себя как амортизацию, так и все виды ремонтов вагонов. Следовательно, при наступлении срока ремонта вагона расходы возмещаются за счет тарифа. Что касается перевозок в собственных вагонах, то клиент возмещает железной дороге только расходы по локомотивной и инфраструктурной составляющим, а расходы по техническому обслуживанию и ремонту своих вагонов несет сам. Рассматривая перевозку грузов в арендованных вагонах (будь то у Белорусской железной дороги или у операторской компании), клиент оплачивает железной дороге (как и при перевозке в собственных вагонах) только расходы по локомотивной и инфраструктурной составляющим, а вместо расходов по текущему обслуживанию и ремонту вагонов вносит в счет железной дороги (операторской компании) установленную ставку арендной платы, рассчитанную определенным способом.

Однако в действующем прейскуранте заложена скидка в размере 20 % как для клиентов, использующих собственные вагоны, так и для тех, кто пользуется арендованными. Получается, что из всех расходов по аренде выпадают расходы на обслуживание вагонов и на их ремонт, которые, тем не менее, будут иметь место время от времени по мере наступления сроков обслуживания и ремонта. Эти расходы будет нести собственник подвижного состава и использовать собственные средства. Следовательно, клиенты, пользующиеся арендованными вагонами, должны в определенной мере компенсировать расходы, связанные с ремонтом перевозочных средств. Эта задача может быть решена двумя способами: введением различных скидок для собственных и арендованных вагонов или включением расходов на ремонт и обслуживание подвижного состава в размер базовой ставки арендной платы. Внедрение первого мероприятия вызовет усложнение самого Прейскуранта № 10-01, а также работу по формированию тарифа. Следовательно, привлекательнее использовать второй вариант, включив расходы по ремонту в базовую ставку арендной платы. Для введения в действие предлагаемого мероприятия необходимо выбрать способ включения расходов по текущему техническому обслуживанию и ремонту перевозочных средств:

- будет взиматься дополнительный сбор за ремонт и обслуживание;
- стоимость ремонтов будет включена в базовую ставку арендной платы.

Если рассматривать вариант с взиманием дополнительного сбора, то возникает ряд сложностей: потребуется большее количество времени для расчета арендной платы; увеличение количества дополнительных сборов может вызвать негативную реакцию у клиентов и спровоцировать отток к конкурентам.

Целесообразным представляется включение расходов по текущему техническому обслуживанию и ремонту перевозочных средств в базовую ставку арендной платы в виде процента. При этом стоимость ремонтов и обслуживания будет распределяться по типам вагонов в зависимости от продолжительности сроков аренды.

Положительными моментами можно считать:

- поступление финансовых потоков для создания ремонтной базы и осуществления деятельности по ремонту и обслуживанию перевозочных средств;
- введение недискриминационного принципа возмещения расходов по текущему техническому обслуживанию и ремонту перевозочных средств (платят все арендаторы вагонов в зависимости от продолжительности аренды и типа подвижного состава).

Отрицательным моментом является увеличение размеров арендной платы за использование перевозочных средств, однако в условиях формирования новой системы тарифообразования это увеличение вполне закономерно.

УДК 652.2.003

АУТСОРСИНГ – ОДИН ИЗ СПОСОБОВ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

С. С. ШАТИЛО

НИИ Министерства экономики Республики Беларусь

Повышение эффективности работы Белорусской железной дороги и качества услуг можно обеспечить за счет передачи на аутсорсинг внешним специализированным организациям работ, не относящихся напрямую к перевозочному процессу (связанных с обслуживанием перевозочного процесса и подсобно-вспомогательной деятельностью).