

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И МПС РОССИИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

А. Е. СТАНКЕВИЧ

Белорусская железная дорога

В. В. ЯСИНСКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта

Для транзитных перевозок грузов характерна большая степень неопределенности, обусловленная непредсказуемостью тарифных ставок в соседних государствах, экономическими, социальными, политическими и другими факторами. Наиболее важными факторами при выборе клиентом железнодорожного транспорта маршрута перевозки груза является уровень тарифов в участвующих в перевозке государствах и расстояние перевозки. Причем, чем больше расстояние перевозки груза по территории рассматриваемого государства, тем больше диапазон изменения тарифов. Поэтому транзитные тарифные ставки должны устанавливаться с учетом системного подхода с анализом альтернативных вариантов перевозки грузов, где принимаются во внимание сроки доставки грузов и обеспечение их сохранности, удобство транспортного обслуживания, наличие комплекса сервисных услуг, быстрота таможенного досмотра и оформления и другие факторы.

В современных условиях для привлечения транзитных грузопотоков железными дорогами применяются различные скидки (понижающие коэффициенты) с тарифных ставок. При этом железная дорога одного государства может косвенно влиять на уровень провозных платежей в соседних государствах. Сделав свой транзитный тариф на конкретную перевозку наиболее низким по сравнению с тарифами в соседних государствах, железная дорога привлечет на свою территорию весь грузопоток. Для осуществления перевозки по прежнему маршруту возникнет необходимость понижения провозных платежей оставшимися в стороне железными дорогами. В конечном итоге скидки с тарифов должны предоставляться с учетом эффективности работы железнодорожного транспорта и полной информации об альтернативных вариантах перевозки грузов. Это может потребовать предоставления тарифных ставок за транзитные перевозки грузов на уровне себестоимости, так как только в этом случае рассматриваемый поток транзитных грузов сможет проследовать по территории данного государства. Однако для возможности предоставления таких скидок с тарифа у железной дороги должны быть созданы соответствующие финансовые условия: одинаковый уровень тарифов на перевозки экспортно-импортных грузов и во внутриреспубликанском сообщении; необходимы дотации из республиканского и местных бюджетов для компенсации убытков от внутриреспубликанских пассажирских и пригородных перевозок; следует использовать договоренность на уровне Соглашений с участвующими в перевозке на конкретном маршруте железными дорогами о взаимовыгодности перевозок не только по рассматриваемому направлению, но и целесообразности перевозки по другим маршрутам, чтобы обеспечивался максимальный общий доход железных дорог на всей логистической цепи.

При решении стратегических задач Белорусская железная дорога может согласовывать с Российской железной дорогой тарифные льготы при следовании транзитного грузопотока конкретным маршрутом перевозки по территории России. Взамен Белорусской железной дорогой должны предлагаться льготные условия при проследовании грузопотоков по своей территории по маршруту, стратегически выгодному для России. Например, предоставляя льготные условия для проследования грузопотоков транзитом по территории Республики Беларусь назначением в Калининградскую область, Белорусская железная дорога может договориться с МПС России о получении тарифных льгот при перевозках грузов по российским железным дорогам назначением в Брестский железнодорожный узел. Важнейшим фактором, влияющим на возможность осуществления такой договоренности, являются доходы железных дорог. Они после предоставления скидок с тарифов должны гарантированно сохраняться на прежнем уровне, а при увеличении грузопотока на рассматриваемом маршруте – увеличиваться.

Поэтому для организации эффективной работы по удержанию и наращиванию объемов транзитных железнодорожных перевозок необходима согласованная система мер, наиболее важными положениями которой являются: внедрение согласованных гибких тарифных ставок, индивидуальных

(договорных) скидок и надбавок, учитывающих качество перевозок, массовость, долю транспортной составляющей в цене груза, а также конкурентные тарифы и льготы смежников-перевозчиков на аналогичных альтернативных маршрутах транспортировки грузов. Внешнеэкономическая деятельность Белорусской железной дороги должна быть направлена на кооперацию и тесное взаимодействие с МПС России. Белорусской железной дороге необходимо продолжить практику наибольшего благоприятствования при перевозке различных грузов через порты Калининградской области, при адекватном решении МПС России вопросов по перевозкам экспортно-импортных грузов для нужд Республики Беларусь. С целью привлечения дополнительных объемов перевозок возможно проведение переговоров между российскими железными дорогами и Белорусской железной дорогой о расширении Соглашения о грузовых тарифах в сообщении между Российской Федерацией (включая Калининградскую область) и Республикой Беларусь, действующего с 01.07.2000 года. Оно должно предусматривать включение новых наименований грузов с предоставлением на них привлекательных скидок (понижающих коэффициентов), использование углубленной дифференциации грузов по тарифным классам и плавной деградации тарифных ставок в зависимости от вида отправки, расстояния перевозки и массы отправки.

УДК 656.2.003

ПЕРЕПИСЬ ИНВЕНТАРНОГО ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ КАК СРЕДСТВО ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ

А. В. СТАСЕВИЧ

Белорусская железная дорога

В. В. ФОМЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

Производственный процесс на Белорусской железной дороге имеет сложную специфику, а также тесную взаимосвязь с железными дорогами России, Украины и иных стран. В связи с этим обозначился ряд актуальных проблем, подлежащих незамедлительному решению:

1) унификация достоверного и своевременного учета операций по поступлению, перемещению, ремонту и модернизации грузовых вагонов и контейнеров;

2) приведение в соответствие данных статистического, бухгалтерского и автоматизированного учета инвентарного парка грузовых вагонов и контейнеров по результатам ежегодной общесетевой переписи. На данном этапе очень важно устранить несогласованность действий Службы бухгалтерского учета и методологии, Службы статистики и ГВЦ, которая заключается в отсутствии альбома первичной документации и схемы документооборота по вопросам переписи между тремя этими службами. И самым уязвимым звеном в этой цепи является Служба бухгалтерского учета и методологии, так как она не имеет никаких инструкций, которые регламентировали бы порядок отражения результатов переписи на счетах бухгалтерского учета, нет перечня документов, которыми необходимо оформлять результаты переписи.

Вторая проблема в настоящее время является наиболее важной, потому что само определение **"ежегодная натурная номерная перепись вагонов и контейнеров грузового парка"** нигде в общереспубликанских нормативных актах, регулирующих процесс учета, не прописано и законодательно не утверждено. Хотя по сути дела процесс ежегодной переписи вагонов и контейнеров эквивалентен в данном случае понятию **"инвентаризация вагонов и контейнеров"** по многим моментам: в самих определениях терминов **"перепись"** и **"инвентаризация"**; в сроках проведения переписи и инвентаризации; в основании проведения инвентаризации (переписи); в наличии комиссии по инвентаризации (переписи); в наличии документального оформления результатов инвентаризации (переписи); в порядке отражения результатов инвентаризации (переписи) и их влиянии на балансовое наличие имущества.

Инвентарный парк грузовых вагонов и контейнеров имеет одну важную и отличительную особенность: грузовые вагоны и контейнеры находятся в постоянном движении, а большая часть из них движется далеко за пределами Республики Беларусь, и сроки их нахождения за пределами республики продолжительны (полгода и более). Данная особенность не позволяет установить четких