

ки, резервы и возможности дальнейшего укрепления и развития коммерческого расчёта, финансирования инвестиций и более эффективного их использования.

Как показывает опыт, некоторые финансовые и экономические службы как средних, так и крупных коммерческих организаций РБ не в полном объёме используют инструментарий анализа, накопленный современной теорией и практикой. Лишь не многие из нынешних руководителей предприятий требуют надлежащего исследования финансового состояния руководимых ими субъектов хозяйствования. Ещё реже они обращаются за консультационной помощью на сторону.

Известно несколько методов финансового состояния. Наиболее простой и доступный – индексный, с помощью которого определяются темпы роста и прироста показателей. Вторым методом получил название структурного. Его используют для характеристики изменений, происходящих в структуре той или иной системы данных. Нас будет интересовать третий – коэффициентный. Это наиболее развитый метод, строящийся на определении экономических коэффициентов и их сопоставлении с нормативными и (или) базовыми значениями.

При проведении финансового анализа рассчитываются показатели качества управления капиталом и деловой активности.

На завершающем этапе расчета определяется плечо финансового рычага.

УДК 656.225.073

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ КЛИЕНТОВ ПРИ ПЕРЕХОДЕ НА ЭЛЕКТРОННУЮ ГРУЗОВУЮ НАКЛАДНУЮ

В. В. ЧУРАЙ

Белорусская железная дорога

В настоящее время на железных дорогах стран СНГ и Балтии активно проводится работа по использованию при перевозке грузов электронной грузовой накладной. Любая транспортно-технологическая система (ТТС), являющаяся неотъемлемым звеном логистической цепи (ЛЦ) по продвижению материальных, документальных и финансовых потоков, представляет собой, в первую очередь, совокупность издержек, которые включаются в конечную цену продукции в пункте потребления. Наиболее весомую долю в них занимают издержки: 1) связанные с поставкой, включая организацию заказа и его реализацию; 2) содержания запасов; 3) выполнения заказов потребителя; 4) по сбору и обработке данных, а также по управлению логистической системой; 5) связанные с дефицитом запасов.

Организация перевозки грузов по электронной грузовой накладной в значительной мере позволяет сократить издержки, связанные с поставкой. Рассчитывая стоимость поставки, необходимо учитывать затраты, связанные с вложением средств в запасы в течение перевозки продукции магистральным видом транспорта, а точнее их уменьшение за счет сокращения срока доставки груза:

$$\Delta C_{\text{вл}}^T = I \cdot C_{\text{гр}} \cdot P_{\text{ст}} \cdot \Delta T_{\text{д}},$$

где I – коэффициент издержек, учитывающий плату за банковский кредит, потери от изменения цен за период перевозки, страховые издержки, налоги, несохранные перевозки и т.п.; $C_{\text{гр}}$ – цена продукции, ден. ед./т; $P_{\text{ст}}$ – статистическая нагрузка, т/ваг.; $\Delta T_{\text{д}}$ – сокращение времени перевозки груза транспортом из-за внедрения электронной грузовой накладной.

Организация перевозки по электронной грузовой накладной уменьшает простой транспортного средства в пункте отправления $\Delta t_{\text{от}}$, в пути следования на технических станциях $\Delta t_{\text{ст}}^{\text{тех}}$, на пограничных передаточных станциях $\Delta t_{\text{погр}}$, в пункте назначения $\Delta t_{\text{назн}}$:

$$\Delta T_{\text{д}} = \Delta t_{\text{от}} + \Delta t_{\text{ст}}^{\text{тех}} + \Delta t_{\text{погр}} + \Delta t_{\text{назн}}.$$

Следует отметить, что применение электронной грузовой накладной позволяет создать массив информации о прогнозируемом подходе груза в пункт потребления на глубину информации, равной сроку доставки, что позволяет организовать производство «с колес», а следовательно, значительно

уменьшить издержки, связанные с содержанием и дефицитом запасов. Это возможно благодаря тому, что при оформлении перевозки электронная накладная через ИВЦ дороги сразу же передается грузополучателю.

В процессе продвижения транспортного средства информационное содержание электронной накладной постоянно изменяется (прохождение технических станций, пограничных передаточных, отражение различного рода операций с транспортным средством и т.д.). Вся эта информация в автоматическом режиме передается на компьютер потребителя транспортной продукции, что позволяет ему эффективно управлять логистической системой.

Использование электронной грузовой накладной при перевозке грузов позволит сократить издержки самого железнодорожного транспорта, следовательно, и тариф перевозки. Уменьшение последнего, естественно, скажется на сокращении в целом издержек ЛЦ. Сокращение издержек железной дороги достигается путем проведения, благодаря внедрению электронной грузовой накладной, следующих мероприятий:

- 1) ликвидация задержек вагонов на станциях погрузки массовых грузовых в ожидании оформления грузовых документов;
- 2) пересылка платежных документов сразу после погрузки в банки, обслуживающие грузоотправителей;
- 3) начисление дополнительных сборов одновременно с начислением провозной платы;
- 4) замена натуральных и вагонных листов на сопроводительные электронные накладные;
- 5) сокращение штата работников товарных контор, СТЦ, контор передач;
- 6) создание системы централизованного планирования и управления поездной и грузовой работой в соответствии с международным опытом.

УДК 625.162 (075.8)

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ЭКСПОРТНЫХ КАЛИЙНЫХ УДОБРЕНИЙ РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

С. А. ШАВИЛКОВ

Белорусский государственный университет транспорта

С учетом того, что Беларусь имеет экспортно-ориентированную экономику, рассчитывать на достаточно мощный транзитный грузопоток экспортных калийных удобрений в объеме от 1,0 млн тонн в год назначением страны Юго-Восточной Азии (Индии, Китай, Марокко и др.) и страны дунайского бассейна (Болгария, Сербия, Хорватия) через Николаевский морской торговый порт водному транспорту Республики Беларусь уже можно сегодня. В перспективе внутренние водные пути Беларуси будут включены в Единую систему водных путей Европы. Многие уже в этом направлении республика осуществляет, например, модернизацию Днепро-Бугской шлюзованной системы на участке от Пинска до Бреста.

В сложившихся за последнее десятилетие условиях переориентации перевозок международные перевозки грузов речным транспортом в Беларуси имеют большие перспективы, чем внутренние. На первый план выступает задача найти и использовать имеющиеся возможности и резервы в смешанных железнодорожно-водных перевозках.

В соответствии с Программой развития морских и речных перевозок в навигацию 2001 года было возобновлено освоение грузопотока экспортных калийных удобрений в Николаевский морской торговый порт. В 5 экспериментальных рейсах перевезено 15,4 тыс. тонн удобрений, с Украины доставлено 5,8 тыс. тонн гранулированных шлаков. В экспериментальных перевозках было задействовано 2 буксирных теплохода и 12 барж закрытого типа пр.775-А. Тщательная и ответственная подготовка подвижного состава, проработка схемы доставки, таможенно-экологического контроля груза и транспортных средств, маршрута перевозки позволили обеспечить сроки доставки и сохранность груза на всем протяжении водного пути.

Наиболее перспективными для БРП являются перевозки экспортно-импортных грузов по рекам Днепр и Дунай с проходом по Черному морю. Подобные специфические перевозки требуют качест-