

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-

венного переоборудования и модернизации имеющегося или приобретения нового флота, способного осуществлять перевозки в означенных бассейнах разрядов «О» и «М».

Белорусским речным пароходством в 1997 году были модернизированы и переоборудованы в суда закрытого типа 42 единицы барж пр. 775 до пр. 775-А грузоподъемностью по 900 тонн и 8 единиц буксиров-толкачей пр. 1022 (переоборудованный проект 570-В) для транспортировки калийных удобрений производства РУП «ПО Беларуськалий» до портов Херсон и Николаев.

В порту Мозырь построен и сдан в эксплуатацию в конце 1997 года перегрузочный комплекс для калийных удобрений с технической производительностью 350 т/ч.

Транспортировка хлористого калия, осуществляемая в судах БРП до Николаевского морского торгового порта, обходится для грузоотправителя РУП «ПО Беларуськалий» в 19,8 доллара США за 1 тонну (на 17 % ниже стоимости доставки железнодорожным транспортом, преимущественно украинским). При фиксированной ставке провозной платы для Белорусского речного пароходства в 14,8 доллара США за 1 тонну и работе буксирных теплоходов пароходства на плече Мозырь-Киев расчетная рентабельность составляет 38 %. Фактическая рентабельность за первое полугодие 2002 года с учетом недостаточности глубин в текущую навигацию на участке Мозырь-Киев, когда провозная способность барж использовалась не более чем на 80 % (вместо 12 вагонов, или 800 тонн, на баржу отгружалось 10 вагонов удобрений, или 630 тонн), составила 17,5 %.

По результатам экспериментальных перевозок с целью дальнейшего снижения затрат и создания конкурентных тарифов для речного транспорта, повышения эффективности перевозок экспортных калийных удобрений между министерствами транспорта Украины и Беларуси и причастными организациями состоялась рабочая встреча в г. Киеве 5 – 7 февраля 2002 года Смешанной белорусско-украинской комиссии по водному транспорту, на которой были приняты дополнительно льготные условия для речников Беларуси, осуществляющих перевозки грузов через территорию Украины и, в частности, практически в 4 раза снижены ставки портовых сборов с белорусских судов в НМТП, на 15 % - ставки за шлюзование, на 34 % снижены сквозные ставки по переработке калийных удобрений в Николаевском морском торговом порту, намечены предпосылки для упрощения таможенного, пограничного и других видов контроля транзитных грузов и судов в речном порту Киев.

В соответствии с Протоколом поручений Президента Республики Беларусь, данных во время посещения речного порта Мозырь в апреле 2002 года, с 2003 года предусматривается применение Белорусской железной дорогой внутриреспубликанских тарифов при доставке экспортно-импортных грузов в речные порты республики.

Реализация мероприятий, выработанных Смешанной комиссией в Киеве, а также поручений Президента позволит снизить общую стоимость доставки экспортных калийных удобрений, задействовать потенциал речного транспорта Республики Беларусь и значительно повысить эффективность смешанных железнодорожно-водных перевозок. Расчеты показывают что рентабельность перевозок речным транспортом в этих условиях дополнительно возрастет еще не менее чем на 30 %.

УДК 657.22:656.2(476)

ИССЛЕДОВАНИЕ И СИСТЕМАТИЗАЦИЯ МЕТОДОЛОГИИ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Л. В. ШИКУН

Белорусская железная дорога

В. В. ФОМЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

Железнодорожный транспорт является не только многоотраслевым комплексом народного хозяйства Республики Беларусь, но и многоуровневой территориально разобобщенной системой управления.

Для того чтобы получить итоговую сводную информацию о финансовых результатах деятельности Белорусской железной дороги, необходимо наличие на каждом уровне управления (Управление железной дороги, отделения железной дороги и структурные подразделения) уникальной информационной и нормативной базы, которая регламентировала бы вопросы бухгалтерского учета всех