

Кроме того, с целью контроля за наличием материалов в составе покилометрового запаса в программном комплексе SAP целесообразно ведение ведомости, которая бы отражала норму и фактическое наличие покилометрового запаса, как для всей дистанции пути, так и для отдельных участков и околотков.

Не менее важным вопросом является оценка материалов верхнего строения пути, находящихся в составе покилометрового запаса. В последние три года в Республике Беларусь назрела необходимость совершенствования методики оценки материалов верхнего строения пути вследствие развития инфляционных процессов. Несмотря на то, что при ремонте и текущем содержании путей материальные ресурсы полностью и одновременно относятся на затраты, некоторые из них по стоимости равны или превышают нормативную стоимость основных средств (10 миллионов рублей). Часть таких материалов находится в составе покилометровых запасов более года, что в особенности касается материалов верхнего строения пути типа Р-50. Данный аспект в совокупности с высокой инфляцией способствуют занижению их стоимости в составе покилометровых запасов. На это также указывает и международный стандарт финансовой отчетности № 29 «Финансовая отчетность в гиперинфляционной экономике, где говорится следующее: в условиях гиперинфляционной экономики финансовая отчетность о результатах деятельности и финансовом положении предприятия, составленная в местной валюте без пересчета, является малосодержательной».

Основанием для переоценки могут служить по аналогии с основными средствами темпы инфляции в экономике, превышающие 110 %. Источником переоценки также по аналогии с основными средствами могут выступать собственные фонды предприятия.

Что касается методики переоценки, то уместно предложить следующие варианты:

- переоценка с использованием соответствующих коэффициентов;
- старогодние материалы можно переоценивать в соответствии с темпами роста курса доллара США, так как он используется при первоначальной оценке снятых с пути материалов.

Выше названные меры позволят получать более достоверную и полную информацию о наличии и стоимости материалов верхнего строения пути на предприятиях путевого хозяйства железной дороги, а отчетность позволит принимать более адекватные управленческие решения.

УДК 656/225

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И МОРСКИХ ПОРТОВ ПРИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

О. М. АФЕНИН

Московская государственная академия водного транспорта, Российская Федерация

А. В. БАГИМОВ

Московский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Применение новых форм взаимодействия железных дорог с другими видами транспорта становится важнейшим направлением совершенствования работы национальной транспортной сети, повышения ее конкурентоспособности. Эта проблема становится все более актуальной, учитывая возрастающие объемы перевозок внешнеторговых грузов.

Дальнейшее увеличение объемов экспортно-импортных и транзитных грузовых, а также международных пассажирских перевозок, по транспортным коммуникациям России будет определяться темпами экономического роста и структурных преобразований в экономике, техническим уровнем транспортной системы и качеством предоставляемых услуг. При этом немаловажное значение сыграт усиление взаимной заинтересованности Запада и Востока в улучшении транспортных связей друг с другом, которое проявляется сегодня в росте объемов перевозок между ними.

Именно на основных направлениях межрегиональных и транзитных перевозок «Запад-Восток» и «Север-Юг» должно предусматриваться первоочередное применение инновационных технологий в области железнодорожного транспорта. Это обеспечит улучшение экономических показателей работы железных дорог и повышение их конкурентоспособности на направлениях наибольшей

концентрации грузопотоков, что позволит получить максимальный экономический эффект, повысить роль отечественных товаропроизводителей и перевозчиков на международных и внутренних товарных и фрахтовых рынках.

В структуре внешнеторговых перевозок российских экспортных грузов железнодорожный транспорт является наиболее мощным и централизованно управляемым транспортным элементом. В то же время из-за сильной разрозненности в действиях смежников: стивидорных и морских компаний, железнодорожный транспорт более других участников реализации мультимодальных перевозок страдает от недостаточной организованности транспортного процесса.

Пассивная роль железнодорожного транспорта при организации взаимодействия грузопотоков в портах при переходе на морской флот не соответствует задачам транспортного комплекса.

Взаимодействие должно быть направлено на согласованное принятие мер для выполнения принципиальных направлений координации работы разных видов транспорта в оперативных условиях и, в первую очередь, выполнения планов перевозок с наименьшими транспортными затратами. При этом для успешной работы транспорта необходимо взаимодействие не только разных видов транспорта, но и всех служб внутри каждого из них, а также предприятий всех видов транспорта с предприятиями других отраслей экономики.

Однако всё это ограничено определенными технологическими пределами. В настоящее время технический ресурс отрасли практически исчерпан. Высокий уровень физического и морального износа основных средств приводит к росту эксплуатационных расходов для освоения предъявляемых объемов перевозок грузов и пассажиров и обеспечения безопасности движения поездов, в результате чего дополнительно ограничиваются инвестиционные возможности предприятий отрасли. Для решения поставленной задачи необходимо осуществлять комплекс технологических, технических и организационных мер, направленных на снижение затрат.

При этом большое внимание по-прежнему уделяется снижению совокупных затрат на перевозки: в условиях экономического роста ключевым требованием для эффективной работы железнодорожного транспорта становится снижение собственных расходов.

Кроме этого, важным фактором снижения транспортных расходов является развитие конкуренции. Между тем специфика российских железных дорог заключается в том, что из-за размеров территории и уровня развития транспортной сети для перемещения грузов на значительные расстояния железные дороги на ряде западных и южных направлений не конкурируют с другими видами транспорта при перемещении массовых грузов. Создание конкурентной среды возможно за счет различий в условиях доставки грузов, предлагаемых разными компаниями на одних и тех же линиях дорог.

Отметим, что сложившаяся практика работы не полностью удовлетворяет современным требованиям формирования единого транспортного пространства, создания интегральных логистических сетей и не обеспечивает экономическую эффективность работы погрузочно-разгрузочных механизмов и терминальной обработки грузов.

В числе основной и приоритетной задачи морских торговых портов особо следует отметить замену действующей технологии выгрузки вагонов, на новую, обеспечивающую сохранность вагонного парка, сокращение времени оборота вагонов, позволяющую снизить стоимость их обработки и, как следствие, увеличить пропускные мощности портов.

Но при этом следует учитывать, что на работу в порту и на железнодорожном транспорте оказывают влияние множество внешних и внутренних факторов не всегда поддающихся предвидению, учёту и количественному определению. На режим работы порта, прежде всего, оказывают непосредственное влияние навигационные условия, плотность и ритмичность (или неритмичность) поступления судо- и вагонопотоков, структура грузопотоков, тип транспортных средств, количество и механовооруженность действующих причалов, наличие складских помещений, подъездных железнодорожных путей, технология и организация перегрузочных работ и обслуживания судов, наличие рабочей силы, режим труда и отдыха портовых рабочих и т. д.

Организация взаимодействия железных дорог и морских портов является важнейшим составным элементом транспортной стратегии России. Без четкой координации и взаимодействия всех звеньев порта, флота и смежных видов транспорта, наличия обоснованных резервов производственных мощностей и оперативного регулирования обработки транспортных потоков практически невозможно добиться устойчивого оптимального режима работы порта на перспективу.