

ственник вагона резидентом Республики Беларусь. Если при текущем отцепочном ремонте устраняется несколько неисправностей, на которые установлены единые тарифы, то данные тарифы суммируются;

– к полученной сумме добавляется плата за обязательные регламентные работы, выполняемые при текущем отцепочном ремонте любого вагона, а также плата за доставку вагонов к месту проведения ремонтных работ и обратно. Данные суммы включаются в счет однократно, независимо от количества неисправностей, устраняемых на конкретном вагоне в процессе текущего отцепочного ремонта;

– к итоговой сумме добавляется налог на добавленную стоимость.

Единые тарифы на текущий отцепочный ремонт частных грузовых вагонов рассчитаны исходя из цен, тарифных ставок (окладов) и курсов основных валют, действовавших на 1 мая 2013 года. Для недопущения убыточности работ по текущему отцепочному ремонту, для которых установлены единые тарифы, указанные тарифы подлежат пересмотру в любом из следующих случаев (при достижении соответствующими индикаторами предельных значений) при изменении:

– тарифных ставок (окладов) работников, занятых ремонтом, более чем на 25 %;

– цен на запасные части, используемые при ремонте, более чем на 20 %;

– курсов валют (российский рубль, доллар США, евро) более чем на 20 %.

Данные отклонения рассчитываются по отношению к уровню окладов, цен и курсов валют на последнюю дату расчета (пересчета) единых тарифов. Кроме того, введенные в действие единые тарифы на текущий отцепочный ремонт подлежат периодическому (не реже одного раза в полугодие) мониторингу и анализу вагонной и финансово-экономической службами Белорусской железной дороги.

УДК 656.062

АНАЛИЗ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СХЕМ ДОСТАВКИ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

И. А. ЛЕБЕДЕВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Технологические изменения в течение последних десятилетий, которые стали экономическим базисом глобализации, привели к формированию эффективного производства отдельных товаров и услуг с участием нескольких стран. Структура белорусской экономики является экспортоориентированной, что и определяет развитие международной торговли для нашей страны проблемой первоочередной важности.

Республика Беларусь экспортирует как готовую продукцию, предназначенную для непосредственного потребления (минеральные удобрения, станки, тракторы, грузовые автомобили, пищевая продукция и т.д.), так и продукцию, предназначенную для дальнейшей переработки в стране-импортере, являющуюся сырьем, полуфабрикатами либо комплектующими изделиями для промышленности данной страны (химические волокна, пластмассы, пиломатериалы, шины и т.д.). Основным потребителем высокотехнологичной продукции промышленных гигантов Республики Беларусь находится вне пределов ее территории.

Экономическая стабильность Беларуси напрямую зависит от возможности белорусских предприятий утвердиться на рынках, где отечественная продукция конкурентоспособна, в странах, нуждающихся в массовых поставках относительно дешевой и качественной продукции. Этим критериям сегодня в мире соответствуют страны Азии и третьего мира в целом, что оправдывает высокую активность Беларуси в отношениях с Китаем, Ираном, Пакистаном, Индией, Вьетнамом, Египтом и другими государствами.

В Республику Беларусь из стран СНГ импортируется в основном природное сырье для переработки на отечественных предприятиях. Основными импортерами являются Россия и Украина. Импорт из стран вне СНГ включает в большей степени продукцию высокотехнологичного производства, не подлежащую дальнейшей переработке.

Проведенный анализ объемов экспорта и импорта основных видов продукции Республики Беларусь позволяет определить место страны в международных сложных производственно-транспортных системах, как производителя комплектующих изделий и конечной готовой продукции. Указанное расположение определяется наличием в Республике Беларусь ряда крупных промышленных предприятий («Химволокно», «Балшина», «МАЗ», «БМЗ», «НПЗ», «Гомсельмаш» и других), для обеспечения стабильной работы которых требуются регулярные поставки природного сырья и ресурсов. Внутренний рынок не способен обеспечить полную реализацию продукции крупных промышленных предприятий страны, что и определяет структуру белорусского импорта.

Поддержание конкурентоспособности отечественной продукции на зарубежных рынках должно обеспечиваться реальной оценкой места и роли того или иного предприятия в сложных логистических производственно-транспортных системах, внедрением принципов логистики при продвижении продукции к рынкам сбыта, применением эффективных логистических схем доставки.

В современных условиях возникает потребность в оказании эффективных международных транспортных услуг, связанных с перемещением материальных ресурсов и товаров. Эффективные логистические схемы доставки грузов с участием одного или нескольких видов транспорта должны формировать конкурентоспособную и эффективную транспортно-логистическую систему страны, которая будет привлекать международные транспортные потоки и увеличивать рост ВВП.

Формирование эффективных логистических схем доставки должно осуществляться в соответствии с верхними предельными тарифными ставками и сроками доставки грузов, которые определяются исходя из цен на рынке, объемов реализации продукции и продолжительности логистического цикла на ее производство и реализацию. В случае известных сроков доставки и тарифных ставок на одном из видов транспорта, представляется возможность путем приравнивания суммарных транспортно-логистических издержек логистических схем доставки построить функции безразличия и определить зоны применения схем доставки с использованием того или иного вида транспорта.

Эффективные логистические схемы доставки грузов с участием одного или нескольких видов транспорта, которыми представлен рынок транспортных услуг, должны формировать конкурентоспособную и эффективную транспортно-логистическую систему страны, которая будет привлекать международные транспортные потоки. Логистические схемы доставки должны быть эффективными и иметь минимальные транспортно-логистические издержки и логистический цикл транспортного обслуживания. При этом основными параметрами – характеристиками таких схем доставки являются верхние пределы тарифов и сроков доставки, а также уровни сохранности и сервисного обслуживания логистических потоков.

Определенные на основании мониторинга товарного рынка в его секторах верхний предел цены товара и его качество, объем спроса, период времени от момента заказа товара до его поставки (логистический цикл) дают возможность для конкретной сложной логистической производственно-транспортной системы установить потребность в материальных ресурсах на ее звеньях для производства определенной конечной готовой продукции. Для доставки данных материальных ресурсов между производителями и потребителями должны использоваться рациональные логистические цепи движения ресурсов.

УДК 331.2

РАЗВИТИЕ СБАЛАНСИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ОЦЕНКИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

О. В. ЛИПАТОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Т. П. ДУБИНА

Белорусская железная дорога, г. Витебск

В настоящее время, перспективным инструментом стратегического управления является сбалансированная система показателей (ССП), представляющая собой систему стратегического управления компанией на основе измерения и оценки ее эффективности по набору оптимально подо-