

б) рентабельность производства.

Так же необходимо отметить частные показатели, характеризующие работу вагоноремонтного предприятия и оказывающие влияние, в той или иной мере на общую эффективность деятельности вагоноремонтного предприятия.

Важнейшим показателем, характеризующим качество работы вагонного ремонтного депо, является простой вагонов в деповском и капитальном ремонте. Планируются простои вагонов в деповском и капитальном ремонте всего, а также по составляющим его элементам:

- от прибытия до подачи на ремонтные пути;
- подачи на ремонтные пути до окончания ремонта, в т. ч. в ремонте.

Нормы простоя вагонов в ремонте определяются в соответствии с технологическими процессами, а также с учетом предусмотренных на предстоящий период мероприятий по совершенствованию техники, технологии и организации производства. Вместе с тем применяемые нормы простоя вагонов в ремонте должны обеспечивать высокое качество ремонта вагонов.

Время простоя вагонов на путях вагоноремонтного предприятия и в ремонте, сут/ваг., – время простоя вагона с момента подачи на пути вагоноремонтного предприятия до выпуска из ремонта. Показатель рассчитывается в среднем на вагон отдельно для деповского (ДР) и для капитального ремонта (КР).

Коэффициент загрузки мощностей, %, – отношение производственной мощности (объем ДР/КР за отчетный год при текущем использовании оборудования) к проектной мощности (максимально возможный объем выпуска продукции согласно расчетным данным).

Показатель безотказной работы. Особенностью расчета показателя безотказной работы является то, что для анализа его динамики следует выбирать сопоставимые интервалы и моменты отсчета, их определение не зафиксировано для данного показателя однозначно.

С точки зрения маркетинга, для оценки позиционирования компании на рынке плановых ремонтов, может быть использован показатель – **доля в сегменте, %** (доля в основных секторах рынка, с учетом объема услуг, оказываемых сторонним клиентам). Рассчитывается как число ремонтов для соответствующего сектора рынка, произведенных вагоноремонтным предприятием.

В результате изучения действующего порядка измерения показателей эффективности производства на железнодорожном транспорте установлено, что иногда они рассчитываются по отношению к различным объектам. Так, например, показатель производительности труда на железнодорожном транспорте определяется исходя из объема работ (количества вагонов, прошедших различные виды работ), выраженного в приведенной продукции, и контингента по эксплуатации. Аналогично производится расчет себестоимости ремонта условного вагона (полувагона), данные по другим типам вагонов приводятся к условным единицам с помощью коэффициентов приведения. В то же время показатель рентабельности рассчитывается как отношение прибыли (убытка) отчетного периода к затратам. В результате возникает задача обеспечения методологического единства рассчитываемых показателей.

Еще одним важным фактором по улучшению работы предприятия является мотивация работников. Но повышение эффективности мотивационных механизмов на железнодорожном транспорте затруднено в силу особенностей организации отраслевой экономики (жесткая централизация финансовых ресурсов, лимитирование фонда заработной платы, низкая самостоятельность предприятий). Таким образом, слабая эффективность системы мотивации приводит к снижению привлекательности отраслевых рабочих мест, размыванию кадров и низкой заинтересованности работников в результатах своего труда.

УДК 658.7

АНАЛИЗ СХЕМ РАСПОЛОЖЕНИЯ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И УКРАИНЕ

А. Н. ПОЛЕВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Формирование сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ) Республики Беларусь осуществляется не только с учетом текущего состояния транспортной системы, объема и направления основных грузо- и товаропотоков, но и состояния транспортно-логистической инфраструктуры стран-

соседей нашей страны. Протекающие в этих странах процессы определяют объемы и уровень переработки экспортных, импортных и транзитных потоков для Республики Беларусь, а состояние сети транспортно-логистических центров определяет направление этих потоков.

Наращивание объемов трансграничных перевозок между Россией и ЕС зависит не только от совершенствования транспортного регулирования и обеспечения его корректного применения, но и от комплексного улучшения условий перевозок. Важнейшим компонентом системного подхода к развитию взаимодействия между партнерами в транспортно-логистической сфере является упрощение таможенных процедур. В настоящее время практически синхронно осуществляется модернизация таможенного законодательства ЕС и Единого экономического пространства Белоруссии, Казахстана и России [1, с. 59].

Еще одним направлением развития трансграничной логистики в РФ является взаимодействие со странами бывшего СНГ. Российская Федерация является одним из основателей системы международных логистических центров ЕвразЭС. Система трансграничных логистических центров РФ предполагает построение так называемых «ворот» – крупных транспортно-логистических центров возле границы на определенном направлении товародвижения. Причем данные ворота предполагается располагать как на территории РФ, так и за ее территорией, например, в Бресте («Западные ворота»).

Международные транспортные грузопотоки пересекают Украину и Российскую Федерацию с Запада на Восток, с Севера на Юг и в обратном направлении. В пределах пограничных территорий, где грузы, транспортные средства и сопровождающие их граждане проходят процедуру обязательного таможенного досмотра, возникает потребность в разного вида услугах. В Российской Федерации и в Украине сеть международных транспортных коридоров (МТК) окончательно не сформирована. Однако дополненная системой международных железнодорожных и автомобильных магистралей, она принимает транзитные грузопотоки, которые распределяются по обширным территориям, создавая предпосылки для различных экономических и других выгод, которые необходимо использовать на государственном, региональном и местных уровнях [2, с. 73].

В данный момент ключевыми трансграничными транспортно-логистическими центрами Украины являются: Одесский и Ильичевский морские порты, ориентированные на прием и отправку грузов в страны средиземноморского бассейна, железнодорожная станция Ковель, располагающаяся возле границы с Польшей, Киевские автомобильные терминалы (грузовой терминал «Лиски») и аэропорт Борисполь, служащие в основном для операций концентрации-распределения товаров.

Таким образом, формирование ТЛЦ осуществляется в соответствии с потоками материальных ресурсов, которые не всегда совпадают с внутренними и международными транспортными коридорами. Направление и объем потоков зависит от текущей конъюнктуры рынка, геополитических факторов, таможенной и тарифной политик, транспортной политики транснациональных корпораций.

В основу создания инфраструктуры сети ТЛЦ должны закладываться прогнозные внутригосударственные, экспортные, импортные и транзитные товаропотоки и соответствующие им транспортные потоки различных видов транспорта, участвующих в схемах доставки.

Трансграничные ТЛЦ должны проектироваться с учетом сортировки и накопления мелких и контейнерных отправок грузов в пунктах входа и выхода на основе плана формирования грузовых потоков в различных видах сообщения.

В Республике Беларусь целесообразно сделать базовыми сетеобразующими транспортно-логистическими центрами Брестский (в рамках концепции «Западных ворот» ЕвразЭС), Гомельский (ввиду выгодного положения на стыке трех стран, а также отсутствия конкурирующего логистического узла на близлежащей территории Украины и России), а также формировать центр в Минске для координации действий по обслуживанию грузопотоков.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Энтин, М. Сотрудничество России и ЕС в транспортно-логистической сфере / М. Энтин, И. Истомин; Европейский учебный институт при МГИМО (У) МИД России // Аналитические доклады. – Вып. 2. Сент. 2012. – 132 с.
- 2 Концепция создания приграничной российско-украинской интегрированной логистической системы на 2011–2016 годы / Б. Гуцало [и др.] // Журнал социально-экономической географии. – Вып. 9(2). – 2010. – С. 367.