

В условиях острой конкуренции между портами перевалки, отсутствие жесткой привязки к какому-либо из портов перевалки становится важным преимуществом. Поддержание высокой конкуренции между портами (каналами логистической системы) позволяет играть на снижении затрат за счет благоприятной конъюнктурной ситуации. Выбор количества портов перевалки и методология формирования потоков в направлении этих портов непосредственным образом влияют на устойчивость логистической системы к воздействию негативных факторов техногенного, природного или социального характера.

В рамках многоканальной системы доставки объемы грузов, направляемых по каналам логистической системы, представляют собой не только результат решения стандартной транспортной задачи, они являются мощнейшим фактором формирования каналов логистической системы. Посредством изменения размеров грузопотока предприятие-экспортер в состоянии воздействовать как на работу отдельных звеньев цепочки доставки, так и системы доставки в целом.

Еще одним фактором повышения безопасности экспортных схем поставок калийных удобрений является формирование собственного вагонного парка РУП «ПО «Беларуськалий». Общепринятая практика свидетельствует, что крупнейшие предприятия формируют собственный вагонный парк с целью снижения транспортной зависимости от перевозчика, при этом обеспечивается надежность поставок сырья на собственное производство или вывоза готовой массовой продукции.

Для Белорусской железной дороги проблема обновления парка железнодорожного подвижного состава стоит очень остро. В то же время результатом реформирования на Российских железных дорогах к настоящему времени явилось появление операторов железнодорожного подвижного состава – собственников вагонного парка.

К настоящему времени ситуация на рынке предоставления вагонов для перевозки характеризуется их недостатком у Белорусской железной дороги и заинтересованностью российских операторов подвижного состава в новых рынках сбыта собственных услуг, то есть к экспорту собственных транспортных услуг на территории Республики Беларусь.

Вопрос о целесообразности формирования собственного вагонного парка на базе крупнейших предприятий должен рассматриваться не только как путь снижения транспортных издержек и обеспечения непрерывности основного производства, но и как мера, направленная на защиту общественных интересов при организации экспортных поставок. Отсутствие же новых вагонов для перевозки калийных удобрений может привести к монополизации рынка экспортных перевозок силами компаний-операторов других государств. Зависимость от иностранных компаний-операторов при обслуживании основных экспортных потоков негативно скажется на экономических интересах Республики Беларусь.

УДК 656.2.08.005

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УЧЕТА МАТЕРИАЛЬНЫХ РЕСУРСОВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ С ЦЕЛЬЮ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

Н. В. КРАВЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомеля

Железнодорожный транспорт во взаимодействии с другими видами транспорта должен обеспечивать потребности экономики и населения в перевозках и связанных с ними работах и услугах, охрану окружающей среды, формирование рынка транспортных работ и услуг, а также безопасность перевозочного процесса. Каждый вид деятельности железной дороги имеет свои особенности, связанные со структурой управления, особенностями финансирования, распределения доходов, ценообразования, которые оказывают влияние на методологию учета, планирования и калькулирования себестоимости продукции.

Важнейшим условием непрерывности перевозочного процесса и своевременного удовлетворения потребностей народного хозяйства в перевозках является наличие материальных ресурсов в соответствующем объеме и структуре.

Учитывая специфику технологического процесса на железнодорожном транспорте, снабжение структурных подразделений железной дороги материальными ресурсами выделено в самостоятельную отрасль хозяйства – материально-техническое снабжение, которое обеспечивает непрерывность технологического процесса и безопасность движения поездов, т. е. является составной частью перевозочного процесса.

Снабжение материальными ресурсами организаций и подразделений железной дороги возложено на предприятие дорожного подчинения УП «Белжелдорснаб» (НХ), которое представляет собой единый центр заготовки и приобретения материальных ресурсов. Данное предприятие предусматривает постоянную и оперативную работу по размещению заказов, заключению договоров с предприятиями-поставщиками на поставку определенных материальных ресурсов. Через УП «Белжелдорснаб» осуществляется заготовка материалов, произведенных за пределами Республики Беларусь, а отделы материально-технического снабжения (ОМТС) отделений железной дороги (НОДХ-1, НОДХ-2 и т. д.), которым УП «Белжелдорснаб» делегирует свои права, осуществляют заготовку материальных ресурсов, произведенных на территории Республики Беларусь. Такая форма организации процесса снабжения называется централизованной и является определяющей для железной дороги, хотя допускается и децентрализованное снабжение. В случае децентрализованного заготовления материальных ресурсов данный процесс осуществляется непосредственно структурными подразделениями отделений железной дороги. Так как централизованно заготавливаемые ресурсы требуют последующей специфики в организации расчета за их поставку, то на железной дороге регламентированы материальные ресурсы, которые должны быть заготовлены централизованно (топливо, горюче-смазочные материалы, агрегаты, узлы, конструкции для ремонта подвижного состава, материалы верхнего строения пути). Не включенные в данный перечень материальные ресурсы структурные подразделения имеют право (с разрешения вышестоящей организации) заготавливать самостоятельно (децентрализованно).

Для условий работы железной дороги организация централизованного материально-технического снабжения является трудоемкой и многоступенчатой. Способ поставки материальных ресурсов оказывает соответствующее влияние на организацию бухгалтерского учета. Таким образом, остро проявилась необходимость дальнейшего исследования такого объекта бухгалтерского учета, как материальные ресурсы с целью уточнения их экономической сущности с учетом особенностей железнодорожного транспорта, разработки классификации материальных ресурсов предприятий транспорта, построения рациональной методики учета материальных ресурсов на предприятиях Белорусской железной дороги с учетом отраслевых особенностей.

УДК 623

РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ ВОЙСК В ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

А. М. КУКСО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

На формирование национальных интересов Республики Беларусь значительное влияние оказывает ее благоприятное транспортно-географическое положение на Европейском континенте. Согласно концепции национальной безопасности, безопасность любого государства строится, исходя из его национальных интересов в политической, экономической, военной, экологической, информационной и гуманитарной сферах. Транспортные войска Республики Беларусь выполняют функции двойного назначения: обеспечения жизнедеятельности общества и решения задач в интересах обороны. Роль транспорта как одного из ведущих элементов экономики и системы обеспечения национальной безопасности характерно для большинства государств. Одновременно с этим транспортная безопасность должна включать в себя вопросы защиты транспортной системы и ее компонентов как субъектов транспортной деятельности, а также объектов, участвующих в этом процессе, и взаимодействующей с ними среды. Поэтому транспортной безопасностью государства можно считать такое состояние защищенности интересов его субъектов и объектов от