

795 225 тыс.р., а суммарная величина необходимых дотаций - 2 275 564 тыс. р., что составляет 40,47% от общих расходов на оказание данного вида услуг.

Фактически же для пригородных пассажирских перевозок в 2002 году бюджетом было выделено лишь 1620634 тыс.р., что составило 71,2% от требуемой суммы.

Коэффициент распределения дотаций по пригородным перевозкам между автопарками находился по формуле

$$Ki = Li / (0,963686 Kni / Kncp). \quad (7)$$

Таким образом, проведенные исследования позволяют сделать вывод, что для безубыточной работы автотранспортных предприятий, оказывающих социально значимые услуги, необходима такая сумма средств, которая покрывала бы для городских пассажирских перевозок 36,8% расходов, для пригородных пассажирских перевозок – 40,47%. То есть, если бы в 2002 году РУМАП «Облавтотранс» получило из бюджета на городские пассажирские перевозки 3 957 044 тыс.р., а на пригородные пассажирские перевозки - 2 275 564 тыс.р., то это позволило бы автопаркам, оказывающим данные услуги, при сложившихся уровнях доходов и расходов не только покрыть свои затраты, но и некоторым из них получить небольшую сумму прибыли.

Фактически же из бюджета было выделено для городских перевозок лишь 25,9% от расходов, связанных с оказанием

данного вида услуг, то есть фактическая сумма дотации составила лишь 70,38% необходимой.

Для пригородных пассажирских перевозок выделенная сумма средств компенсировала лишь 28,82% расходов, связанных с этим видом услуг, что составило 71,2% требуемой дотации.

Применение предложенных подходов в практической деятельности позволяет обосновать потребность в дотациях и эффективно их распределять между автопарками региона.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Александров Ю.К. Об эффективном распределении трансфертов / Ю.К. Александров, А.П. Череповец // Экономика и математические методы. – том 40.- №3.-2004.- С.115-117.
2. Методика распределения средств Фонда финансовой поддержки субъектов Российской Федерации на 2001 год // Финансы.-№3.- 2001. – С.74-79.
3. Шпак А. Приоритет реальный, а не декларируемый / А. Шпак, Д. Шпак // Финансы, учет, аудит.-№10.-2004.- С. 66-69.
4. Фатуев В.А. Методика выбора оптимальных стратегий управления ресурсами региона / В.А. Фатуев, Э.Г. Годынский, С. Ю. Борзенкова // Экономика и математические методы. - том 37.- №2.- 2001. - С.137-139, библиогр. С. 139.

УДК 656.225

*Еловой И.А., Колос М.М.*

## АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ ПРИ ДОСТАВКЕ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Организация доставки груза от грузоотправителя до грузополучателя – сложный процесс, требующий соблюдения определенных правовых, технологических и экономических норм, что особенно характерно для международных перевозок с участием различных видов транспорта. Из процесса доставки товара можно выделить ряд дополнительных услуг, которые не охватываются договором перевозки грузов. Однако без их выполнения невозможно осуществление самого перевозочного процесса по перемещению груза. В ряде случаев даже неоперативное или недобросовестное выполнение этих услуг делает неэффективными схемы доставки продукции, что приводит к снижению ее конкурентоспособности на рынках сбыта.

В соответствии с действующим законодательством, транспортно-экспедиционная деятельность – это производственная деятельность по организации перевозки грузов, включая их отправку и получение, а также по выполнению или обеспечению выполнения других, связанных с перевозкой, операций в соответствии с договором на транспортно-экспедиционное обслуживание.

Основная задача экспедиторских организаций при железнодорожной перевозке – выполнение отдельных специфических правовых, технологических, иных функций или комплекса операций, направленных на полное обеспечение перевозочного процесса. Целесообразность привлечения экспедитора к процессу доставки обусловлена невозможностью или неэффективностью выполнения определенных операций силами и средствами грузовладельца (перевозчика).

На Белорусской железной дороге транспортно-

экспедиционное обслуживание осуществляется несколькими предприятиями: ТЭУП “Белинтертранс”, Центрами управления транспортным обслуживанием (ЦУТО), механизированными дистанциями погрузочно-разгрузочных работ, станциями, открытыми для грузовой работы и другими структурными подразделениями дороги.

Рассматриваемые предприятия являются структурно независимыми друг от друга и выполняют узкий набор транспортно-экспедиционных услуг. Ни одно из них не в состоянии взять на себя весь комплекс услуг по осуществлению необходимых операций, предшествующих основному процессу транспортировки или завершающих его. Эти предприятия создаются как ответная реакция железной дороги на процессы, происходящие в промышленности, обществе, международных отношениях. Так, ТЭУП “Белинтертранс” создано для организации расчетов Белорусской железной дороги с клиентами, ЦУТО – для сокращения расходов железной дороги по содержанию товарных кассиров на малоделятельных станциях.

Общая ситуация для клиента железнодорожного транспорта характеризуется необходимостью контакта с большим числом предприятий дороги, участвующих в организации перевозки, что не удовлетворяет грузовладельцев ни по оперативности, ни по качеству предоставляемых услуг. Результаты маркетингового анализа, проведенного на Белорусской железной свидетельствуют, что более 25% грузовладельцев отмечают приоритетную важность предоставления полного комплекса услуг при железнодорожной перевозке.

Контуры развития транспортно-экспедиторского бизнеса достаточно явно просматриваются уже сегодня. Будущее на

*Колос Максим Михайлович, ассистент каф. «Управление грузовой и коммерческой работой» Белорусского государственного университета транспорта.*

*Беларусь, БелГУТ, 246653, г. Гомель, ул. Кирова, 34.*

рынке будет принадлежать тем экспедиторским структурам, которые обладают имущественной основой, включающей локомотивы, вагоны, контейнеры, погрузочно-разгрузочные механизмы, складские мощности, средства связи и так далее. По этому пути уже пошли экспедиторские компании, сформированные на имущественной базе бывших союзных министерств речного и морского флота. На железнодорожном транспорте Российской Федерации идет создание операторских компаний-владельцев собственного вагонного парка, под которыми пока подразумевается или независимая экспедиторская структура, или созданная на базе какого-либо производства и ориентированная на него.

Определяющим обстоятельством, которое должно продвинуть транспортно-экспедиционное обслуживание на новый качественный уровень, является тот факт, что организация простого перемещения груза является деятельностью вчерашнего дня. В современных условиях транспортная услуга стала составной частью транспортно-технологических систем доставки в условиях острой конкурентной борьбы за рынок сбыта продукции. В связи с этим все большее число клиентов рассматривает процесс перевозки как «полуфабрикат», пригодный для конечного пользования только после выполнения дополнительных операций с товаром в пункте отправления, пути следования и пункте назначения. Гораздо чаще клиент останавливается на предлагаемых эффективных системах доставки товара. Примерами могут быть автомобильные перевозки, когда в большинстве случаев организуется доставка от двери до двери, а экспедиционные операции выполняет водитель-экспедитор. На железнодорожном транспорте наиболее оптимальной для клиентов является система доставки с использованием на начальном и конечном этапах подъездных путей отправителей и получателей грузов.

Сегодня особенность логистического бизнеса в отношении транспорта состоит в том, что перевозка становится основой логистической транспортно-технологической системы доставки, которые функционируют в едином технологическом режиме. Все это вместе взятое является частью различных товарораспределительных систем. Это та ниша, которую когда-то занимали Госнаб, Госплан и Минвнешторг СССР, но сегодня это реализуется в гораздо меньшем масштабе и теперь уже на рыночной основе.

Сразу после распада СССР и образования Содружества Независимых Государств произошли кардинальные изменения во всех отраслях народного хозяйства. Эти преобразования коснулись и железнодорожного транспорта, который был и остается основным способом транспортировки большинства сырьевых грузов. В связи с этим возникли определенные трудности при расчетах за перевозки экспортно-импортных и транзитных грузов, что явилось предпосылкой появления экспедиторских организаций, оказывающих услуги грузоотправителям по оплате провозных платежей в международном сообщении.

Признаки серьезной и стабильной экспедиторской компании сегодня - это не только наличие договоров с железными дорогами, морскими портами и перевозчиками, или продажа кодов экспедитора. Это собственный подвижной состав, позволяющий сокращать издержки путем ускорения его оборачиваемости. Это квалифицированный персонал, владеющий навыками организации интермодальных перевозок груза. Это знания транспортного и таможенного законодательства различных государств, транспортного рынка и его конъюнктуры, позволяющие выстраивать оптимальную ценовую политику и привлекать к сотрудничеству субподрядные организации транспорта СНГ, предлагающие наиболее выгодные тарифы на перевозку. И, наконец, - это наличие стабильных отношений со страховыми компаниями и страхового полиса перевозки, что

гарантирует ответственность экспедитора перед заказчиками за сохранность и качество груза в процессе его транспортировки.

От оперативности, четкости и слаженности работы экспедиторской компании зависит построение наиболее оптимальной логистической цепочки товародвижения - от отправителя к получателю. Грамотное построение и четкое функционирование такой цепочки определяет стоимость перевозки, составляющую значительную часть в конечной цене товара. Поскольку в настоящее время транспортная составляющая в цене товара достигает в среднем от 15-ти до 25-ти процентов, логистика должна способствовать снижению накладных расходов, связанных с транспортировкой и хранением внешне-торговых грузов, а также с таможенными операциями. Следовательно, она должна стать рычагом повышения конкурентоспособности товаров.

Для Белорусской железной дороги проблема обновления парка железнодорожного подвижного состава стоит так же остро, как и на железных дорогах Российской Федерации. В условиях отсутствия финансирования закупок новых вагонов реальной может стать ситуация доминирования на железнодорожном рынке Республики Беларусь операторских компаний Российской Федерации, других государств СНГ. При этом 20 % тарифа на перевозку (размер скидки владельцу подвижного состава) будет уходить за рубеж, а не оставаться в распоряжении предприятия-резидента Республики Беларусь.

В качестве адекватной реакции направленной на недопущение на рынок экспортных и внутренних перевозок операторов-владельцев подвижного состава, не являющихся резидентами Республики Беларусь, необходимо рассмотреть возможность создания белорусских операторских компаний-собственников железнодорожного подвижного состава, на базе крупнейших железнодорожных экспедиторов и предприятий-производителей, таких как «Беларуськалий», «Азот», Мозырский и Новополоцкий нефтеперерабатывающие заводы, ТЭУП «Белинтертранс» и др.

Процесс дальнейшего совершенствования транспортно-технологических схем доставки с целью минимизации расходов должен идти по двум параллельным направлениям:

- создание собственного вагонного парка силами промышленных предприятий и экспедиторами-резидентами Республики Беларусь, которые должны полностью обеспечить потребности в обслуживании экспортных грузопотоков при железнодорожной перевозке;
- расширение функций экспедирования по оплате провозных платежей на транзитных железных дорогах, станциях назначения, портах других государств, передаваемых экспедиторам-резидентам Беларуси с целью сквозного экспедирования груза, что позволяет сократить до минимума затраты, связанные с доставкой товара.

Предлагаемые меры позволяют ускорить оборот вагонов, добиваться предоставления скидок с железнодорожных тарифов транзитных государств, более оперативно взаимодействовать с портами перевалки, обновить парк специализированного подвижного состава, а в конечном итоге - сократить транспортную составляющую в цене продукции, а, значит, повысить ее ценовую конкурентоспособность.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. *Еловой И.А.* Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов): в 2ч. - Момель: БелГУТ, 2000.-581с.
2. *Семенко А.И., Сергеев В.И.* Логистика. Основы теории: Учебник для вузов. -СПб.: Издательство «Союз», 2001.-544с. (Серия «Высшее образование»).