

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СХЕМ ИНТЕРМОДАЛЬНОМ СООБЩЕНИИ

Сермұханов Жамбыл Болатбекұлы

zhambyl_seremukhanov@mail.ru

Магистрант 2 курса ОП 7М11302-«Логистика по отраслям

ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Нур-Султан, Казахстан

Научный руководитель - Ж.М. Куанышбаев

Аннотация. В статье речь идет о определении провозной платы за перевозки подсолнечного масла на железнодорожном транспорте по маршруту ст.Усть-Каменогорск (Казахстан)–ст.Берген (Норвегия). В данной статье представлены расчеты провозной платы при организации интермодальных перевозок, и выполнены сравнения по методикам сквозного плеча с тарифным переломом с использованием программных комплексов Rail-Tarif, Rail-Atlasi единого транзитного тарифа (ЕТТ). Показана экономическая эффективность внедрения определения провозной платы по методике сквозного плеча.

Ключевые слова: станция отправления/назначения, подсолнечное масло, железнодорожный транспорт, единый транзитный тариф, контейнерные перевозки, тариф.

В нынешнее время широкоприменение получили две методы определения провозной платы при перевозке железнодорожным транспортом:

- 1) методика определения провозной платы по схеме сквозного плеча;
- 2) методика определения провозной платы по схеме с тарифным переломом.

Сущностью методики сквозного плеча является определение провозной платы от станции отправления до станции назначения. Основная задача и цель работы – создание и организация тарифной политики, которая включает в себе такие характерные вопросы как оплата и сбор за оказанные услуги с помощью железнодорожного транспорта, а также повышение эффективности перевозок за счет качественно выполненных всех видов работ. Основной и важнейшей задачей при организации железнодорожных перевозках является определение методики провозной платы. Увеличение количества независимых государств по миру, и соответственно, появление новых национальных валют в мировом торговом рынке, привело к созданию нового направления методики провозной платы – тарифный перелом. Если задаться вопросом о целях данного направления, то тарифный перелом – это осуществление железнодорожных перевозок до пограничных станций согласно установленной цене по национальной валюте, с последующим его переводом в швейцарский франк.

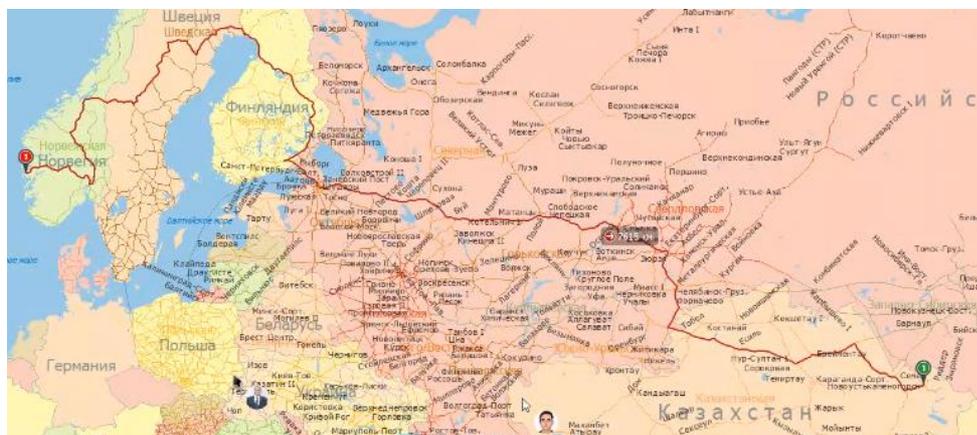


Рисунок 1. Логистическая схема сквозного плеча при перевозке подсолнечного масла по маршруту ст.Усть-Каменогорск (Казахстан) – ст.Берген (Норвегия)

Основными преимуществами расчета провозной платы по этой методике – является *еговысокая экономическая эффективность*. При переходе на железные дороги другого государства на пограничных станциях расстояние перевозимого груза не обнуляется, провозная плата исчисляется по единой валюте *CHF*, которое используется в международных перевозках. В статье также использована методика ЕТТ при определении провозной платы по отдельным государствам, по схеме тарифного перелома. Основным принципом работы транспортной логистики, как и логистики в целом, является сокращение расходов. На транспорте оно достигается при соблюдении экономии за счет масштабов грузоперевозки и дальности маршрутов. При построении маршрута для перевозки груза «Подсолнечное масло» использованы программные комплексы Rail-Atlas. Общая протяженность маршрута составила 7615 км, из них: по железным дорогам Республики Казахстан – 1799 км; железным дорогам Российской Федерации – 2797 км; железным дорогам Финляндии – 860 км; железным дорогам Швеции – 1028 км; железным дорогам Норвегии – 1131 км.

Провозная плата будет определена с помощью программы Rail-Tarif по маршруту ст. Усть-Каменогорск (Казахстан) – ст. Берген (Норвегия) по методике с тарифным переломом. Расчеты провозной платы представлены в трех валютах: По Казахстану: в тенге – национальная валюта Республики Казахстан; по России – российский рубль – национальная валюта Российской Федерации; а также в швейцарских франках – валюта, установленная для оплаты в международных грузовых перевозках при организации интермодального сообщения.

Задача исследований заключается в том, чтобы сравнить провозную плату по указанному маршруту на основе методики программного комплекса Rail-Tarif и на основе методики ЕТТ. Исходными данными для расчета провозной платы по методике ЕТТ являются тарифное расстояние по схеме сквозного плеча, вид подвижного состава, скорость, принадлежность подвижного состава и контейнеров, грузоподъемность контейнеров и их количество. Провозная плата планируется определять за указанное тарифное расстояние для груженых контейнеров назначением на станцию Берген (Норвегия) и возврат на станцию отправления как подвижного состава и контейнеров. Тарифные ставки по методике ЕТТ будут представлены в таблицах. Таблицы содержат значения удельных тарифных ставок за тарифное расстояние и вес груза.

Расчеты показали, что провозная плата, рассчитанная по методике Rail-Tarif почти на шестнадцать с половиной тысяч швейцарских франков дешевле. Это показывает, что расчет тарифов по методике ЕТТ приблизительно в 1,5 раза увеличивает поступления прибыли в бюджет.

Заключение. В данной статье рассмотрен вопрос определения провозной платы по методикам сквозного плеча и с тарифным переломом на основе программных комплексов Rail-Tarif и ЕТТ. Провозная плата по железным дорогам Республики Казахстан и Российской Федерации рассчитывается по двум валютам: по национальной валюте каждой страны, а также в швейцарских франках. Кроме того, провозная плата стран Северной Европы, включающий в себя такие государства как Швеция, Норвегия, Финляндия, а также на весь маршрут следования будет произведен расчет в швейцарских франках.

В итоге, провозная плата по железным дорогам Республики Казахстан составила 148959,20 KZT/329,83 CHF; железным дорогам Российской Федерации – 28694,00 RUB/346,64 CHF; Финляндии – 17820,00 CHF; Швеции – 21420,00 CHF; Норвегии – 23460,00 CHF. Нужно отметить, что провозная плата рассматривается определить по методикам сквозного плеча и с тарифным переломом. Перевозка груза (подсолнечное масло) осуществилась с участием 5 государств: Казахстан, Россия, Финляндия, Швеция, Норвегия. Общая протяженность маршрута составила 7615 км. Провозная плата по методике сквозного плеча составит: методика Rail-Tarif – **63376,47 CHF**; методика ЕТТ – **79860,00 CHF**.

В целом, согласно выше приведенным расчетам на сегодняшний день экономическая прибыль, которую мы ожидаем получить, составляет **16486,53** швейцарских франков.

Список использованных источников

1. Единый Транзитный Тариф (с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.04.2014 года). Официальное издание. Комитет ОСЖД, г. Варшава.
2. Куанышбаев Ж. М. «Транспортная логистика в перевозочном процессе», 2014. – 190 с.
3. Программные комплексы Rail-Тариф, Rail-Атлас, ТОО СТМ.
4. Информационно-справочный материала для экспортеров по определению оптимального логистического решения доставки экспортной продукции на зарубежные рынки. – Астана, 2011.