

(корпораций, холдингов), государств и их союзов. Такой подход при обосновании и расчете граничных фрахтовых ставок на транспортные услуги, связанные с перевозкой грузов, позволяет обеспечить:

1 Максимизацию прибыли всех видов транспорта и транспортного комплекса государства при минимизации транспортно-логистических издержек.

2 Допустимое значение верхнего предела тарифа, установленного на основе цены продукции на товарных рынках и транспортно-логистических издержек в конкурентной логистической схеме доставки груза.

3 Нормативный уровень рентабельности, который может формироваться за счет предоставления налоговых льгот, дотаций, субсидий и других видов поддержки за счет государства или бюджета союзов государств, распределения прибыли хозяйствующих субъектов и транснациональных компаний (корпораций, холдингов) в пользу транспорта.

УДК 656.062

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ УНИФИКАЦИИ ТАРИФОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

И. А. ЕЛОВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. М. ЗЕЛЕНКОВСКИЙ

Белорусская железная дорога, г. Минск

В соответствии с Соглашением о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (далее – Соглашение), заключенным 09.12.2010 г. между Российской Федерацией, Республикой Беларусь и Республикой Казахстан, с 1 января 2013 года стороны обязаны были унифицировать тарифы на услуги по перевозке грузов по видам сообщений внутри государств.

Основная цель формирования общего рынка железнодорожных грузовых перевозок государств Таможенного союза может быть выражена следующими положениями:

1) содействие дальнейшему развитию взаимовыгодных экономических отношений в рамках Единого экономического пространства (далее – ЕЭП);

2) формирование общего рынка транспортных услуг в пределах ЕЭП на основе обеспечения:

– доступа к услугам железнодорожного транспорта государств данного союза;

– согласованных подходов к государственному регулированию тарифов на эти услуги.

В основу структуры разработанных унифицированных тарифов заложены следующие положения:

1) унификация тарифов в соответствии с требованиями Соглашения;

2) выделение инфраструктурно-локомотивной составляющей в тарифе с целью гармонизации с тарифами Российских и Казахских железных дорог в рамках ЕЭП;

3) адаптация тарифов к условиям экономики Республики Беларусь путем деления грузов на три тарифных класса и введения дополнительных корректирующих коэффициентов к ним;

4) сохранение уровня доходов Белорусской железной дороги и перекрестного финансирования внутриреспубликанских пассажирских перевозок;

5) сохранение объема транзита за счет конкурентоспособного уровня транзитных тарифов по основным грузам;

6) учет технологических и инфраструктурных особенностей Белорусской железной дороги путем построения тарифов на основе начально-конечной и движущей операций;

7) установление тарифов и их предельных уровней в соответствии с законодательством Республики Беларусь и международными договорами;

8) дифференциация тарифов по родам грузов, типам и принадлежности вагонов в зависимости от расстояния перевозки, степени загрузки вагона.

Несмотря на одинаковые подходы, применяемые к построению тарифов в государствах ЕЭП, существует ряд технических, технологических и экономических особенностей железнодорожного транспорта Беларуси, обуславливающих разный уровень унифицированного тарифа:

– небольшая протяженность и различия в густоте железнодорожной сети, а также в технической оснащённости;

- большая конкуренция на рынке транспортных услуг с автомобильным транспортом, а также с соседними государствами при транзитных перевозках;
- отличные от Российских и Казахских железных дорог уровни элементов структуры и себестоимости перевозимых грузов;
- достаточно большая инфляция и значительные изменения расходов Белорусской железной дороги за последние годы.

Аналогично российским тарифам, разработанный унифицированный тариф предусматривает дифференциацию грузов на три тарифных класса в зависимости от доли транспортной составляющей в цене продукции. Перевозка грузов первого тарифного класса (в основном сырьевых грузов) осуществляется по более низким тарифам, а грузов третьего класса (готовой продукции и высокостоимостных грузов) – по более высоким тарифам по сравнению со средним уровнем.

Как показывает практика, разделения грузов на три тарифных класса недостаточно, поэтому при разработке базового унифицированного тарифа были введены дополнительные поправочные коэффициенты, применяемые внутри тарифных классов и позволяющие учесть особенности экономики Республики Беларусь.

УДК 656.003

АНАЛИЗ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ

В. С. ЗАБНЕНКОВ

Московская государственная академия водного транспорта, Российская Федерация

Н. В. МОЙСИЕВИЧ

Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

Для того чтобы определить понятие "конкурентоспособность" как экономическую категорию, необходимо ответить на следующие вопросы: каким компонентам экономической системы присуще свойство конкурентоспособности; каким образом это свойство связано с другими, уже известными свойствами экономических объектов; в каких ситуациях целесообразно принимать во внимание конкурентоспособность; каков круг задач, требующих решения в процессе анализа конкурентоспособности экономических объектов; каковы методы и средства решения задач, связанных с конкурентоспособностью экономических объектов.

Наиболее полный охват различных аспектов конкурентоспособности позволяет выделить следующие смыслообразующие признаки понятия конкурентоспособность: соответствие свойств продукции и потребностей потребителя (тождество свойств качества и конкурентоспособности); наличие трех смыслообразующих элементов конкурентоспособности – потребителя, продукта и продукта-конкурента (различие свойств качества и конкурентоспособности); тождественность разнородных продуктов в плане конкурентоспособности (развитие категории качества).

Ряд авторов по данному предмету исследования также отмечает необходимость терминологической регламентации при исследовании понятия конкурентоспособности, и, обобщая положение дел в рассматриваемой области, приходит к необходимости учитывать следующие факторы: необходима, прежде всего, количественная оценка экономических объектов, являющихся носителями свойства конкурентоспособности, без чего поддержание уровня конкурентоспособности, его повышение носит субъективный характер; универсальное общепринятое понятие конкурентоспособности отсутствует; к числу основных параметров, которые определяют уровень конкурентоспособности, относятся многослойность, относительность и конкретность; конкурентоспособность определяется с использованием результатов сопоставлений как предприятий, так и их продуктов; сопоставление экономических объектов в процессе сравнительного анализа конкурентоспособности должно удовлетворять требованиям полноты и корректности.

Таким образом, можно выделить две существенно различные, но пересекающиеся концепции конкурентоспособности: конкурентоспособность продукции и конкурентоспособность хозяйствующего субъекта, причем во втором случае часто проводят разбиение на уровни: конкурентоспособность на уровне фирмы (предприятия), на уровне отрасли, на уровне региона (страны).