

ревозок на внутренний рынок и нарушения сложившегося финансово-экономического баланса федерального железнодорожного транспорта, не приводящего к увеличению транспортной составляющей у грузоотправителей.

В случае проведения второго этапа унификации тарифов следует ожидать рост объемов перевозок экспортных грузов на 15–20 % и снижения перевозок во внутрисоюзном сообщении на 2,5–3 % (по оценке ЦФТО МПС РФ).

Работа с экспортом в 2002 году показала, что отрасль не имеет резервов пропускных способностей в основных российских портах и по пограничным переходам (Эстония, Китай, Украина (Тополи)).

Снижение экспортных тарифов в этих направлениях приведет к значительному росту объемов предъявления грузов к перевозке в направлениях, не имеющих резервов пропускной способности, что вынудит МНС отказать грузоотправителям в этих перевозках, чтобы не омертвлять дефицитный подвижной состав, в первую очередь, полувагоны и цистерны.

В связи с этим полагаем необходимым:

1 В 2003 году второй этап унификации грузовых железнодорожных тарифов по перевозкам внешнеторговых грузов через погранпереходы проводить с учетом их пропускных способностей, чтобы не иметь тех тяжелых для отрасли последствий, которые имели место после первого этапа унификации (брошенные под портами поезда, неравномерная загрузка портов).

2 Предоставление права МНС России оперативного регулирования экспортных тарифов в зависимости от загрузки портов и погранпереходов.

УДК 656.2.003

ОЦЕНКА ПРОДУКЦИИ ТРАНСПОРТА В НОВЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

И. А. ЕЛОВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта

По оценке ученых-экономистов, XXI век характеризуется глобализацией экономики, когда обмен исходными материалами и готовой продукцией осуществляется на международном уровне, так как логистические производственно-транспортные (ЛПТС) и транспортно-сбытовые системы (ЛТСС) располагаются на территории нескольких государств, занимая геоэкономическое пространство.

Процессы глобализации порождают размещение производственно-транспортно-сбытового комплекса на территории нескольких государств, что требует при разработке показателей оценки продукции транспорта учета следующих факторов:

– влияние элементов ЛПТС на конечную цену выпускаемой готовой продукции в условиях несовпадения экономических границ с географическими;

– особенностей технического оснащения транспортного комплекса; налоговой и правовой систем и других факторов, присущих государствам на пространстве ЛПТС или ЛТСС, так как применение прогрессивных транспортно-технологических систем (ТТС) приведет к образованию дополнительной прибыли на элементах производственно-транспортно-сбытовых систем за счет снижения транспортно-логистических затрат (ТЛЗ).

Недостаток существующих показателей оценки продукции транспорта состоит в том, что они не учитывают влияние систем доставки исходных материалов на конечную цену выпускаемой продукции на последнем элементе ЛПТС. При этом, как правило, рассматриваются только транспортные затраты одного вида транспорта. В связи с этим оценку продукции транспорта следует производить с позиций ТТС, которая учитывает влияние системы доставки на ТЛЗ, включающие затраты, потери и компенсации клиентов. В этом случае при оценке эффективности ТТС должны быть численно решены задачи при объединении трех критериев на разных условиях: «затраты», «время», «качество».

В результате выполненных исследований установлено:

- глобальный критерий оценки логистической транспортно-технологической системы (ЛТТС) должен быть связан с конечной ценой выпускаемой продукции на последнем элементе ЛТТС или ЛТСС;

- показатель оценки продукции транспортной системы должен способствовать внедрению эффективных ТТС, снижающих цену конечной готовой продукции на геопространстве; определяться с позиций ЛПТС или ЛТСС, чтобы имелась возможность установить, в какие элементы вкладывать инвестиции: в транспорт или промышленность.

В реальных условиях оценка продукции транспорта может осуществляться по отношению:

- к конечной цене выпускаемой готовой продукции на последнем элементе ЛПТС или ЛТСС, которая может располагаться в границах одного или нескольких государств;

- к промежуточной продукции на элементах ЛПТС, ограниченных территорией конкретного государства;

- к транспортно-технологической системе, доставляющей исходные материалы или готовую продукцию между элементами ЛПТС или ЛТСС. Исходные материалы или готовая продукция может быть взаимозаменяемой на промежуточных или последнем элементах ЛПТС или ЛТСС. В этом случае будет происходить конкуренция на товарном рынке. Аналогично, если груз может доставляться несколькими видами транспорта, то будет осуществляться конкуренция на транспортном рынке.

Показатели оценки продукции транспорта будут различными, так как они определяются на основе стоимости промежуточной или конечной готовой продукции, которая может быть взаимозаменяемой. Кроме того, на территории определенного государства будут находиться многие предприятия, которые производят конечную или промежуточную продукцию. В этом случае эффективность транспорта будет рассчитываться по влиянию на ВВП за счет увеличения объемов реализации продукции при снижении цены исходных материалов или товара за счет ТЛЗ.

Для транспорта показатель оценки продукции его работы должен учитывать увеличение прибыли и повышение эффективности за счет снижения себестоимости и роста объемов перевозок грузов. Одновременно для ЛПТС или ЛТСС государства показатель оценки продукции транспортной системы должен учитывать уменьшение промежуточной или конечной цены выпускаемой готовой продукции за счет снижения ТЛЗ и увеличения при этом объемов реализации товаров. В первой ситуации будет обеспечиваться большая прибыль и рентабельность для транспорта, а во второй ситуации - для производства.

Используя кривую безразличия, рассчитывают тарифные ставки и сроки доставки грузов, которые определяют предельные значения показателей оценки продукции ТТС или участвующих в них видов транспорта. Введение предлагаемого показателя оценки продукции ТТС дает возможность:

- внедрять эффективные транспортные системы;
- предоставлять обоснованные скидки с тарифов в зависимости от сроков доставки грузов, режимов взаимодействия в начально-конечных пунктах, инвестиций и других факторов, успешно конкурируя на транспортном рынке.

УДК 656.2

РАЗРАБОТКА АВТОМАТИЗИРОВАННОГО РАБОЧЕГО МЕСТА МАРКЕТОЛОГА ДЛЯ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

И. А. ЕЛОВОЙ, О. В. ГЕРАСИМОВ

Белорусский государственный университет транспорта

В настоящее время маркетинговые подразделения Белорусской железной дороги не имеют автоматизированного пакета программ, позволяющих быстро и эффективно решать поставленные перед ними задачи, связанные с необходимостью повышения конкурентоспособности Белорусской железной дороги на транспортном рынке и привлечением дополнительных объемов перевозок грузов. Неавтоматизированность структурных связей между службами маркетинга станций, отделений и Управления на Белорусской железной дороге затрудняет их адекватное реагирование на изменение конъюнктуры транспортного рынка, изучение спроса на перевозки, исследование возможности