

## ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 656.031

И. А. ЕЛОВОЙ, докт. экон. наук; Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

### ПРИНЦИПЫ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ

Приводятся принципы тарифного регулирования транспортно-технологических систем (ТТС) для различных уровней управления и рассматривается методология построения тарифных систем государств.

Системный подход к доставке исходных материалов и готовой продукции между элементами ЛПТС или логистической транспортно-сбытовой системы (ЛТСС) подразумевает наличие определенных принципов тарифного регулирования в системах доставки продукции. В прямом значении принцип (лат. *principium* – основа, первоначало) – основоположение, руководящая идея, основное правило поведения, деятельности [1, с. 569]. Тарифное регулирование в транспортно-технологических системах основано на определенных принципах, позволяющих достигать обозначенных целей. Данные принципы должны учитывать особенности текущего периода социально-экономического развития экономик государств на пространстве ЛПТС или ЛТСС, а также специфику функционирования ТТС, их влияние на цену выпускаемой и доставляемой продукции, другие факторы.

Функционирование ТТС представляет собой сложный механизм взаимодействия технологических, экономических и правовых параметров, на которые воздействуют социальные, административные, политические и другие факторы [2, с. 35–42]. На основании выполненных исследований автора [3, с. 45], а также научных результатов других ученых [4, с. 92–97], принципы тарифного регулирования в ЛПТС и входящих в нее ТТС, по мнению автора, разделены на три группы в зависимости от производственно-транспортно-сбытовых целей на корпоративном, государственном и отраслевом уровнях.

Первая группа принципов связана с взаимодействием транспортного рынка с товарным, вторая – с установлением на государственном уровне максимальных тарифных ставок для участвующих в ТТС видов транспорта с учетом эффективности ТТС, третья – с адаптацией тарифов на основе частных критериев к условиям транспортного рынка.

Совокупность корпоративных принципов включает в себя:

1 Принцип согласованности интересов видов транспорта в ТТС с интересами промышленных (сельскохозяйственных) предприятий, а также государств, на территории которых размещаются ЛПТС или ЛТСС. Несоблюдение данного принципа ведет к противоречиям между субъектом и объектами в механизме тарифного регулирования, снижению мотивации участников товарного и транспортного рынков, дополнительным потерям за счет выплат штрафов за невыполнение взаимных обязательств и т. п.

2 Принцип подчинения локальных интересов общим предусматривает соответствие целей ТТС общей глобальной цели ЛПТС, системы целей каждого участника транспортного рынка стратегическим и текущим целям государств, расположенных в пределах ЛПТС или ЛТСС. Локализация целей и интересов отдельных ТТС и участвующих в них видов транспорта приводит к существенным сбоям в функционировании ЛПТС и соответствующей ей ЛПТС или ЛТСС, что в конечном итоге может привести к отторжению ТТС и необходимости вмешательства субъекта управления.

3 Принцип необходимости и достаточности предусматривает, что общая цель ЛПТС по сокращению конечной цепи торговой продукции на последнем элементе ЛПТС или ЛТСС может быть достигнута только при необходимом и достаточном уровне эффективности ТТС и соответствующих им тарифным ставкам. Причем, ТТС должны работать синхронизированно, исключая сбои на элементах ЛПТС или ЛТСС.

4 Принцип приоритетности ТТС предполагает выделение высокостоимостных звеньев в ЛПТС и не приемлет распыления ресурсов на низкостоимостные ТТС. Соблюдение этого принципа означает определение наиболее чувствительных ТТС, оказывающих существенное влияние на конечную цену готовой продукции ЛПТС или ЛТСС. Соблюдение этого принципа означает определение приоритетных ТТС с высокой степенью обоснованности.

ванности и поддержание их устойчивого функционирования с соответствующим тарифным регулированием.

5 *Принцип соизмеримости цели и средств ее достижения* необходим для определения эффективного тарифного регулирования в ТТС. При этом важно, чтобы дополнительные финансовые и материальные усилия не превышали возможный результат, связанный с уменьшением конечной цены готовой продукции на последнем элементе ЛПТС или ЛТСС. В частности, предоставление скидок с тарифов или применение льготных тарифов может в несколько раз превышать полученный эффект от увеличения объемов реализации продукции при снижении ее цены. В этом случае необходим кардинально новый механизм стимулирования использования эффективных ТТС, учитывающий интересы клиентов и транспорта.

6 *Принцип оптимизации* предполагает выбор и поддержание эффективного функционирования ТТС и, в целом, ЛПТС, которые приводили бы к минимальным ТЛЗ в ЛПТС или ЛТСС. Оптимальное тарифное регулирование в ТТС – это лучший из возможных на данный момент вариантов функционирования ЛПТС. Оптимизация тарифного регулирования в ТТС означает не столько количественно-стоимостную сбалансированность спроса и предложения транспортных услуг, сколько минимизацию ТЛЗ в ЛПТС или ЛТСС.

В *группу государственных принципов* тарифного регулирования в ТТС входят следующие:

1 *Принцип приоритетности транспортной составляющей, характеризующей стоимостью ТТС и ее влиянием на цену доставляемой продукции*, в системе целей и задач тарифного регулирования транспортных систем означает, в первую очередь, первичность спроса на эффективные средства ТТС перед предложением из существующих способов доставки исходных материалов и готовой продукции между элементами ЛПТС и ЛТСС. В условиях эффективной системы тарифного регулирования спрос на дешевые транспортные услуги должен определять их предложение. Потребности, интересы и запросы клиентов на рынке транспортных услуг должны быть приоритетными и учитываться в ЛПТС и входящих в них ТТС.

2 *Принцип территориально-отраслевого единства* направлен на согласование функциональных и государственных интересов в процессе функционирования ТТС и в целом ЛПТС, расположенных на территории одного или нескольких государств. Реализация данного принципа предполагает согласованность функций и полномочий между функциональными и административными органами. Отсутствие в настоящее время синхронизированных нормативно-правовых актов и действий

этих органов приводит к задержке материальных (грузовых) потоков транспортными, документальными и финансовыми потоками, особенно при международных перевозках. В итоге выбор эффективной ТТС определяется многими параметрами, включая тарифы, которые находятся во взаимодействии и взаимовлиянии.

3 *Принцип научной обоснованности* предусматривает создание необходимой научно-методической базы для эффективного тарифного регулирования в ТТС. Для этого должна быть создана соответствующая методологическая схема и специальные организационные структуры, в том числе научно-прикладного характера.

4 *Принцип соответствия функциональных потребностей эффективных ТТС и ресурсов* требует, чтобы функциональные полномочия были обеспечены необходимыми ресурсами. Его несоблюдение ведет к снижению коэффициента полезной деятельности тарифного регулирования в ТТС и, в конечном итоге, к неэффективности ЛПТС.

5 *Принцип равноправного партнерства* предусматривает реальное равноправие видов транспорта внутри ТТС, а также ТТС на элементах ЛПТС или ЛТСС. Использование неэффективных ТТС неизбежно ведет к неравноправию на рынке транспортных услуг, подавлению экономической инициативы конкурентов. Такая ситуация может привести к диктату монопольных видов транспорта или операторов смешанных перевозок грузов, которые при неэффективном тарифном регулировании будут диктовать условия перевозок и формировать транспортно-логистические затраты (ТЛЗ) независимо от реальных интересов клиентов и рыночной ситуации.

6 *Принцип тарифно-функционального единства* означает, что минимальным ТЛЗ соответствуют оптимальные тарифные ставки, которые должны использоваться органами регулирования. В конечном итоге устанавливаемые (предлагаемые) тарифные ставки будут соответствовать конкретным целям, обозначенным для данной ЛПТС или ЛТСС.

7 *Принцип единства экономики и политики* применительно к ТТС имеет важное значение, так как ТТС выполняет перевозки грузов не только внутри страны, но и за ее пределами по альтернативным тарифам. В этих условиях экономически целесообразные маршруты доставки продукции и соответствующие им тарифные политики не всегда совпадают с политическими интересами. Только совпадение векторов экономики и политики, при наличии соответствующих условий, может в наибольшей степени привести к сокращению ТЛЗ и повысить ценовую конкурентоспособность доставляемой продукции.

Группа отраслевых принципов тарифного регулирования в ТТС включает:

1 Принцип системности и комплексности в управлении ТТС и в целом ЛПТС предусматривает:

– рассмотрение доставки исходных материалов или готовой продукции как системы, состоящей из отдельных подсистем, взаимодействующих между собой на стыке разных видов транспорта и товарного рынка с транспортным. ТТС в этой связи представляется полисистемой многомерного характера;

– управление ТТС должно осуществляться комплексно на основе всестороннего учета факторов, воздействующих на объект управления: технологических, экономических, правовых, социальных, политических и других. Комплексность управления ТТС, в свою очередь, предусматривает рассмотрение параллельно функционирующих материальных (грузовых), транспортных, документальных (информационных) и финансовых потоков.

2 Принцип сочетания централизации и децентрализации в управлении ЛПТС и входящих в нее ТТС означает наилучшее распределение прав и ответственности в реализации тарифного регулирования между уровнями управления: в первую очередь, между органами межгосударственного управления при расположении ЛПТС или ЛТСС на территории нескольких стран, аналогично между органами государственного управления и местного уровня. Реализация принципа предполагает оптимальное сочетание вертикальных связей подчинения и горизонтальных связей координации (согласования).

3 Принцип открытости ТТС означает ее взаимодействие с другими видами транспорта, в том числе соседних государств, на условиях выгоды и равноправия, с учетом тактических и стратегических интересов. Обобщение многолетней практики подтверждает нецелесообразность территориальной замкнутости ТТС, так как только при интеграции можно достичь наибольшего эффекта в части максимального снижения конечной цены готовой продукции на последнем элементе ЛПТС или ЛТСС.

4 Принцип дифференциации тарифных ставок в зависимости от качества транспортного обслуживания на пространстве ЛПТС и входящих в них ТТС. Этот принцип позволяет учитывать зависимость тарифных ставок от значений ТЛЗ и объективно отражать условия функционирования ТТС в зависимости от требований на элементах ЛПТС или ЛТСС, определяемых конечной ценой готовой продукции или товара.

5 Принцип соответствия режимов взаимодействия между видами транспорта внутри ТТС в транзитных и с клиентами в начально-конечных

пунктах и ответственности за их невыполнение направлен на недопущение нормативно-правовых перекосов в процессе регулирования отношений на транспортном рынке. Этот принцип означает недопущение дисбаланса между экономически правовыми нормативами и реальными потерями. Реализация принципа не допускает превышения потерь над компенсациями и наоборот при наступлении ответственности.

6 Принцип преемственности предполагает использование объективного, научно обоснованного отечественного и зарубежного опыта тарифного регулирования и адаптацию тарифных ставок к реальным условиям функционирования ТТС. Практика подтверждает, что в условиях конкуренции на рынке транспортных услуг скидки с тарифов по многим причинам необходимы.

Принципы функционирования ЛПТС и соответствующих ей ТТС имеют подвижной характер. В этой связи некоторые из приведенных принципов регулирования в ТТС могут изменяться в зависимости от экономических, политических и социальных задач страны или союза государств.

На основе выполненных исследований для практического пользования сформулированы следующие базовые **принципы тарифного регулирования в ТТС и построения тарифных систем государств на пространстве ЛПТС или ЛТСС:**

1 ТТС должны применяться, а их тарифы регулироваться таким образом, чтобы повышалась ценовая конкурентоспособность доставляемых материальных ресурсов или готовой продукции между элементами ЛПТС или ЛТСС. Данный принцип может быть реализован за счет применения, в соответствии с законом предложения и спроса, эффективных ЛПТС с минимальными транспортно-логистическими затратами. Для этого транспортные тарифы должны быть связаны со стоимостью ЛПТС, которая является частью конечной цены готовой продукции на последнем элементе ЛПТС или ЛТСС.

2 ЛПТС и соответствующие им ТТС влияют на цены предложения промежуточных и конечной видов продукции ЛПТС или ЛТСС через транспортно-логистические затраты, которые складываются из тарифов, затрат, потерь и компенсаций у клиентов. Качество транспортного обслуживания отражается в транспортно-логистических затратах, которые входят в цену предложения и ограничены сверху ценой спроса.

3 Величина отправки, расстояние, объем перевозок и экономические регуляторы (налоги, неналоговые платежи, пошлины и т. п.) относятся к внешним параметрам ТТС и влияют не только на эксплуатационные расходы видов транспорта, но и транспортно-логистические затраты.

4 Тарифы видов транспорта ТТС регулируются в соответствии с изменением транспортно-логистических затрат на элементах ЛПТС или ЛТСС и их влиянием на цену предложения конечной готовой продукции или товара, а также с учетом интересов государств и их транспортных комплексов, транснациональных компаний (монополий), снабженческих и сбытовых организаций (посредников), промышленных предприятий, операторов смешанных перевозок грузов, экспедиторов (субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС или ЛТСС).

5 Стоимость ТТС и соответствующие им тарифы, регулируемые в соответствии с п. 1, обеспечивают клиентам на элементах ЛПТС или ЛТСС и видам транспорта наибольшую прибыль, которая распределяется между ними рациональным образом в соответствии с нормативно-правовыми актами и соглашениями (конвенциями).

6 Образованная дополнительная прибыль за счет эффективных ТТС должна идти на общее благо, предоставляя пониженные тарифы на определенные материальные ресурсы внутри ЛПТС или ЛТСС, преимущественно на социально важные грузы. В результате будет осуществляться поддержка промышленности, торговли и населения государств.

7 Уменьшение провозных платежей при перевозке материальных ресурсов между элементами ЛПТС приносит больший эффект экономике государств в сравнении со снижением тарифов при доставке товаров (ценных грузов).

8 В процессе доставки товаров (ценных грузов) целесообразно применять прогрессивные ТТС и соответствующие им тарифы, так как эти системы доставки в наибольшей степени снижают транспортно-логистические затраты.

9 Транспортно-логистические затраты и соответствующие им тарифы по конкретным наименованиям продукции более объективны и целесообразны по сравнению с укрупненными номенклатурами грузов, так как они в наибольшей степени учитывают влияние систем доставки товаров на цену их предложения.

10 Унификация (объединение) транспортно-логистических затрат для всех грузов нецелесообразна, так как эти затраты будут неточно количественно описаны и неадекватно будет учтено действие закона спроса и предложения по конкретной продукции. В то же время возможно и необходимо деление транспортно-логистических затрат и соответствующих им тарифов на классы в зависимости от режимов доставки, взаимодействия в начально-конечных и транзитных пунктах, стоимости грузов, видов сообщения и других параметров.

11 Транспортно-логистические затраты должны учитываться и подтверждаться статистикой в про-

изводстве, на транспорте и в потреблении материальных ресурсов и готовой продукции, включая выполнение таможенных и других вспомогательных операций. Необходимо, чтобы статистика по транспортно-логистическим затратам публиковалась своевременно и велась однообразно в соответствии с проводимой транспортной и тарифной политикой государств.

12 В реальной действительности Транспортно-логистические затраты по каждому виду продукции как у клиентов, так и на транспорте не учитываются. В то же время возникает потребность в их определении для оценки влияния ТТС и их тарифов на цену предложения доставляемой продукции. Выполненные исследования показали, что решение этой задачи возможно по отношению к существующей системе доставки продукции на основе разработанной методологии и методик.

13 *Вмешательство в тарифное регулирование в ТТС путем проведения соответствующей тарифной политики с учетом интересов субъектов хозяйствования на пространстве ЛПТС или ЛТСС обусловлено потребностями государств, включая социальные вопросы по защите их населения.* Корректировка тарифов обусловлена ограничением сферы свободного действия закона спроса и предложения на товарном и транспортном рынках. Пределы тарифного регулирования в ТТС зависят от потребностей производства, сбыта и населения в льготных тарифах. В качестве механизма изменения провозных платежей в ТТС могут выступать тарифные политики государств и экономические регуляторы, которые учитывают интересы субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС или ЛТСС.

14 На пространстве ЛПТС или ЛТСС государства осуществляют тарифное регулирование в ТТС, минимизируя транспортно-логистические затраты и ограничивая прибыль субъектов хозяйствования. Такое регулирование может производиться *непосредственным* определением размеров прибыли через норму рентабельности или посредством установления *максимальных* (предельных) тарифных ставок. В условиях конкуренции на рынке транспортных услуг второй способ предпочтительнее первого, а предельные тарифы следует устанавливать на основе разработанного методического обеспечения.

15 Общий тариф ТТС лимитирован ценой спроса, определяется в соответствии с разработанной методикой и ограничивается кривой безразличия. В этих условиях возникает необходимость ограничения соперничества в заданных пределах между видами транспорта внутри ТТС, которое может осуществляться следующими методами:

– установление предельных тарифных ставок для участвующих видов транспорта или для раз-

личных видов сообщения одного транспорта в ТТС;

– создание соответствующей административной организации, которая могла бы регулировать конкуренцию между видами транспорта по принципу взаимных соглашений.

16 Тарифное регулирование в ТТС на государственном уровне осуществляется через тарифные политики стран, учитывающие влияние стоимости ТТС на цены предложения, которые должны быть меньше или находиться в положительном эластичном соотношении с ценами спроса, увеличивая соответственно прибыль или доход промышленных и транспортных предприятий. Такой подход позволяет гармонизировать интересы государств, видов транспорта и субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС или ЛТСС, сбалансировать внутренние и международные транспортные рынки с товарными. В качестве аккумуляторов финансовых средств выступают бюджеты государств и субъектов хозяйствования в пределах ЛПТС или ЛТСС.

17 Инвестиции на развитие видов транспорта ТТС могут формироваться за счет бюджетов государств, субъектов хозяйствования на пространстве ЛПТС или ЛТСС, кредитов банков, средств транспорта и другими способами. В первых четырех случаях инвестиции не влияют на провозные платежи, а в пятом и шестом – включаются в тариф.

18 Транспортные тарифы и экономические регуляторы являются составными элементами цены предложения, ограниченной сверху ценой спроса. Поэтому их количество и величина должны быть сбалансированы в пределах допустимого значения цены предложения. В целом система тарифов и экономических регуляторов преследует *одну цель – повышение благосостояния населения государств в пределах ЛПТС или ЛТСС* за счет:

– роста выпуска видов продукции и реализации товаров на элементах ЛПТС или ЛТСС в результате снижения цен предложения из-за использования эффективных ЛПТС;

– наполняемости бюджетов государств, субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС или ЛТСС и их рационального распределения между производственной, транспортной и социальной сферами.

Разработанное методологическое и методическое обеспечение оценки уровня тарифов позволяет рассчитывать их в зависимости от вышерассматриваемых параметров.

19 Соотношение между тарифами в различных видах сообщения должно не уменьшать доход транспортных предприятий и способствовать росту ВВП государств. Для этого уровни транзитных тарифов, а также при перевозке экспортно-импортных грузов устанавливаются с учетом ве-

личины провозных плат на маршруте перевозки от грузоотправителя до грузополучателя, не оказывая влияния при этом на общий объем перевозок и ценовую конкурентоспособность доставляемой продукции. Решение данной задачи осуществляется на основе современной автоматизированной информационно-планирующей системы с реальной исходной базой, формулируемой и корректируемой на основе результатов маркетинговых исследований рынков товарного и транспортного.

20 В процессе адаптации товаров к условиям конкуренции на транспортном рынке необходимо выполнять следующие требования:

– соответствие уровня тарифов реальным условиям перевозки и учет влияния ТТС на затраты, потери и компенсации клиентов;

– равные возможности получения клиентами обоснованной скидки с тарифов при увеличении объемов, предоплаты перевозок и выполнении других условий, приносящих дополнительный доход и прибыль транспортным предприятиям;

– регулирование тарифов государствами в пределах ЛПТС или ЛТСС с учетом интересов субъектов хозяйствования. Для контроля тарифов в пределах регламентированных норм государственные органы должны привлекать к участию промышленные, товарно-сбытовые и транспортные предприятия с широкой оглаской результатов в печати;

– предварительное объявление изменений в тарифы установленным порядком: повышение тарифов – за месяц до введения; пониженные тарифы должны действовать не менее трех месяцев до их повышения.

21 Вышеизложенные принципы применимы для ТТС с учетом видов транспорта различных форм собственности.

Соблюдение данных принципов дает возможность использовать следующие основные способы тарифного регулирования в ТТС:

1 Определить предельные максимальные и минимальные уровни тарифов эффективных ТТС на элементах ЛПТС или ЛТСС, повышающих ценовую конкурентоспособность конечной цены готовой продукции.

2 Обосновать объективные скидки с тарифов в зависимости от условий доставки и эффективности ТТС.

3 Установить фиксированные тарифы на услуги транспорта-монополиста в ТТС.

4 Обосновать ставки налогов и неналоговых платежей, а также экономических санкций за нарушение транспортного законодательства на элементах ЛПТС или ЛТСС.

5 Обосновать уровни рентабельности и поддержки видов транспорта в ТТС на ограничивающих элементах ЛПТС или ЛТСС.

6 Проводить эффективную тарифную политику как в отдельных государствах, так и в их содружествах (сообществах) на пространстве ЛПТС или ЛТСС.

7 Осуществлять объективный контроль за соблюдением законодательства о тарифообразовании в ТТС на элементах ЛПТС или ЛТСС.

#### Список литературы

- 1 **Борисов, А. Б.** Большой экономический словарь / А. Б. Борисов. – М.: Книжный мир, 2000. – 895 с.
- 2 **Еловой, И. А.** Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов)/

Получено 27.01.2005

**I A. Yelovoy.** Principles of the tariff regulation in transport and technological systems.

This article contains the principles of the tariff regulation of transport and technological systems for different levels of management and it is placed for consideration the methodology of construction of tariff state systems.

И. А. Еловой.– Гомель: БелГУТ, 2001. – 336 с.

3 **Еловой, И. А.** Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов): В 2 ч. Ч. I. /И. А. Еловой.– Гомель: БелГУТ, 2000. – 290 с.

4 **Петрович, М. В.** Государственное регулирование потребительского рынка /М. В. Петрович. – Мн.: Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2001. – 401 с.

5 Большой экономический словарь / под ред. А. Н. Азриляна. – 5-е изд., доп. и перераб. – М.: Институт новой экономики, 2002. – 1280 с.

6 **Райзберг, Б. А.** Современный экономический словарь /Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. В. Стародубова. – 2-е изд., испр. – М.: Инфра-М, 1998. – 478 с.

---

**Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. 2005. № 1(10)**

---

УДК 656.2

*М. М. КОЛОС, ассистент; Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

## **ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ ПРИ ЭКСПОРТЕ ПРОДУКЦИИ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ БЕЛАРУСЬКАЛИЙ**

Рассматривается методика оценки эффективности систем доставки калийных удобрений на экспорт. Приведены результаты исследований по основным тенденциям рынка сбыта, определению эффективности транспортно-технологических систем доставки в зависимости от факторов их прямой и косвенной конкурентоспособности, форс-мажорных обстоятельств. Проанализированы возможные направления повышения эффективности систем доставки продукции РУП "ПО "Беларуськалий".

**К**алийные удобрения являются одним из наиболее распространенных видов минеральных удобрений. Производятся всего в 13 странах мира, месторождения находятся в России, Канаде, Беларуси, Германии, в районе Мертвого моря (Израиль, Иордания).

Мировое потребление калийных удобрений пока не превышает возможностей производителей. При потреблении 23–25 млн т калийных удобрений совокупные мощности всех мировых производителей данной продукции превышают 62 млн т. Чтобы не обвалить мировые цены, продавцы калия вынуждены соблюдать негласные правила – удерживать предложение, т. е. собственное производство, на уровне спроса.

Сбытовая стратегия производителей калийных удобрений строится на следующих принципах, позволяющих удерживать стабильные цены и планомерно повышать объемы продаж:

- обеспечение стабильности мирового рынка за счет строгого соответствия объемов экспорта текущему спросу;

- максимальное расширение географии сбыта для сглаживания колебаний спроса в отдельных регионах;

- осуществление полного контроля за движением товара от производителя до конечного потребителя.

Географическая отдаленность основных потребителей белорусского калия (Азия и Латинская Америка) сказалась на том, что большая часть поставок осуществляется морским транспортом через порты Вентспилс, Клайпеда, Николаев, куда продукция доставляется в вагонах-минераловозах. В этих условиях доля транспортной составляющей в конечной цене продукции на рынках сбыта является весьма значительной.

В ближайшей перспективе экспортное направление сохранит объективный приоритет для поддержания полной загрузки производственных мощностей производственного объединения «Беларуськалий» в течение всего года, обеспечения притока валютных средств, а также из-за низкого уровня покупательского спроса и платежеспособности на внутреннем рынке.

Определяющим фактором успешной работы на внешнем рынке является своевременная доставка продукции потребителю и сохранение ее качества на всем пути следования. Поэтому сбытовая дея-