

Участники ВЭД имеют возможность изменять параметры логистических цепей, размещая внешнеторговые товары, находящиеся под таможенным контролем, на склады временного хранения (СВХ), таможенные или свободные склады, поместив их под соответствующие таможенные процедуры.

К документам для таможенных целей относятся: таможенные документы, коммерческие документы, транспортные (перевозочные) документы; документы, подтверждающие сведения о декларанте; документы, позволяющие идентифицировать товар, и др. Большинство документации, сопровождающей внешнеторговые товаропотоки по форме и содержанию сведений, подлежит таможенной оценке для принятия решения относительно применения к товарам и процессу их перемещения мер по соблюдению таможенного законодательства.

Автоматизация процессов декларирования и развитие информационных каналов сообщения в сфере таможенного регулирования реализуются в двух направлениях: обеспечение единого информационного пространства таможенных органов и иных государственных служб и рационализация процесса сообщения между таможенной службой и декларантами.

Современные тенденции повышения эффективности обмена данными между субъектами ВЭД и таможенными органами заключаются:

- в введении электронного декларирования;
- внедрении личного кабинета участника ВЭД, который позволяет взаимодействовать в рамках внешнеэкономических операций с документами, просматривать свои лицевые счета и отслеживать финансовую документацию, получать сведения о правовых аспектах деятельности;
- внедрении концепции «Единого окна», объединяющей информацию о хозяйственной деятельности участников ВЭД;
- развитии технологии удаленного автоматического выпуска деклараций и товаров, которая предполагает проверку выполнения требований к заявленным в документах сведениям и оценку наличия рисков совершения участником ВЭД правонарушений.

Важным элементом повышения эффективности логистического обслуживания является модернизация института уполномоченного экономического оператора. В настоящее время в Евразийском экономическом союзе функционирует многоступенчатая система присвоения статуса УЭО, которая позволяет применять в отношении хозяйствующих субъектов различные комплексы упрощений. Эффект от применения данных упрощений состоит:

- в ускорении совершения таможенных операций;
- снижении финансовых затрат, связанных с осуществлением таможенных формальностей;
- ослаблении административного давления при реализации таможенно-логистической цепи доставки внешнеторговых грузов;
- усилении доверия между субъектами ВЭД и таможенными органами.

Таким образом, можно констатировать, что таможенный аспект в логистике транспортирования и складирования внешнеторговых грузов оказывает существенное влияние на развитие и совершенствование методов управления товарными потоками и услугами по транспортно-экспедиционному обеспечению и процессу таможенного администрирования.

Список литературы

1 Хахаев, И. А. Информационные таможенные технологии : учеб. пособие / И. А. Хахаев. – СПб. : НИУ ИТМО, 2014. – 122 с.

2 Инновационные процессы в системе таможенного администрирования Республики Беларусь : [монография] / О. В. Морозова [и др.] ; под общ. ред. О. В. Морозовой, О. Н. Шестака. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 203 с.

УДК 656.225.031.8

ОСОБЕННОСТИ ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА С УЧЕТОМ СТРУКТУРЫ ГРУЗОПОТОКОВ

В. Л. ЖИГАЛОВ

Белорусская железная дорога, г. Минск

Л. В. ОСИПЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Актуальность индексации грузовых железнодорожных тарифов обусловлена необходимостью возмещения Белорусской железной дороге экономически обоснованных затрат, возникающих в

процессе перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования, а также обеспечения получения обоснованного размера прибыли для выполнения социальных обязательств, программ ремонта пути, подвижного состава и технических средств, обновления подвижного состава и развития инфраструктуры, возврата заемных средств и других целей.

В настоящее время при перевозках железнодорожным транспортом во внутривнутриреспубликанском сообщении, экспортных и импортных перевозках, а также при транзитных перевозках по территории Республики Беларусь груза, следующего между государствами – членами Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС), между территориями одного из государств – членов ЕАЭС, с территории одного государства – члена ЕАЭС в третьи страны через морские порты государств – членов ЕАЭС и в обратном направлении применяются тарифы, утвержденные постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь от 21 января 2021 года № 4 [4]. В зависимости от транспортной характеристики груза и используемого типа подвижного состава тарифы [4] могут быть разделены на тарифные составляющие или применяться без выделения тарифных составляющих. В случае дифференциации на составляющие выделяются:

- тарифы группы И, представляющие собой инфраструктурную составляющую тарифа на перевозку груза локомотивом перевозчика в вагоне перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя;
- тариф группы В, соответствующий вагонной составляющей тарифа на перевозку груза локомотивом перевозчика в вагоне перевозчика;
- тарифы группы Л, обеспечивающие возмещение расходов по локомотивной составляющей тарифа на перевозку груза локомотивом перевозчика в вагоне перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя.

При отсутствии дифференциации на составляющие тарифы устанавливаются на основе суммарных расходов перевозчика по всем трем составляющим, нумеруются без буквенного шифра и применяются при контейнерных перевозках, а также при перевозках негабаритных грузов на платформах, габаритных и негабаритных грузов на транспортерах. Предусмотрены также тарифы, установленные за 1 километр перевозки (поездо-километр, осе-километр, контейнеро-километр, километр).

Существующая методика индексации тарифов, представленная в [4], предполагает изменение действующих тарифов:

- а) в случае выделения тарифных составляющих – посредством индексации каждой из составляющих отдельно на соответствующий ей индекс, определенный на базе себестоимости по данной тарифной составляющей в прогнозном году;
- б) в случае применения суммарного тарифа без выделения тарифных составляющих – посредством индексации на итоговой индекс, рассчитанный на основе суммарной себестоимости в прогнозном году.

Основу данной методики составляет установление изменения параметров себестоимости за предыдущий и предстоящий годы с учетом того, что структура затрат и их изменение по тарифным составляющим существенно отличаются. При прогнозировании затрат по элементам учитываются также изменение грузооборота, изменение среднегодового курса белорусского рубля к доллару США, темп роста номинальной начисленной среднемесячной заработной платы, индекс роста цен производителей промышленной продукции и другие параметры. Размеры индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки устанавливаются государственным регулятором и в зависимости от конъюнктуры рынка могут быть изменены.

При этом определенные посредством данного механизма размеры индексации не учитывают место нахождения схемы доставки груза в сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых системах [1, 2], представляющих собой сложные адаптивные системы с обратной связью. В рамках этих систем обеспечивается управление логистическими потоками в логистической сети поставок, которое имеет конечной целью оптимизацию количественных характеристик с учетом производственных потребностей на звеньях производственно-транспортной сети [2]. Под производственными потребностями в данном контексте следует понимать размеры и сроки поставок, устанавливаемые согласно верхнему пределу цены готовой и конечной продукции и объему реализации, которые определяются товарным рынком.

Как следует из базовых принципов тарифного регулирования в транспортно-технологических системах различных видов и построения тарифных систем государств [3], тарифы в транспортно-технологических системах регулируются в соответствии с изменением транспортно-логистических

издержек в логистических цепях и их влиянием на цену продавца конечной готовой продукции или товара, а также с учетом интересов государств, их транспортных комплексов и всех участников системы (транснациональных компаний-монополистов, организаций-посредников, промышленных предприятий, перевозчиков, экспедиторов). Снижение провозных платежей при поставке материальных ресурсов на начальных логистических цепях движения ресурсов приносит больший эффект в части снижения стоимости конечной готовой продукции и повышения ее ценовой конкурентоспособности в сравнении со снижением тарифов при доставке готовых товаров (ценных грузов) в логистических цепях движения ресурсов. Транспортно-логистические издержки по конкретным наименованиям продукции более объективны и целесообразны по сравнению с укрупненными номенклатурами грузов, так как они в наибольшей степени учитывают влияние транспортно-технологических систем различных видов на конкретную цену доставляемого ресурса. Унификация транспортно-логистических издержек для всех грузов ведет к неточностям в их количественном описании и неадекватному учету действие закона спроса и предложения по конкретной продукции на элементах сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем.

Выполненные в Белорусском государственном университете транспорта исследования показали, что на начальных звеньях вышеуказанных сложных систем при доставке сырьевых грузов нецелесообразны высокие тарифы, так как при производстве конечной готовой продукции ее цена будет существенно увеличиваться. В то же время при увеличении тарифов на последних элементах рассматриваемых сложных логистических систем цена конечной готовой продукции не будет увеличиваться в такой же степени по сравнению с начальными звеньями этих систем.

В связи с этим индексация тарифов железнодорожного транспорта, участвующего в схемах доставки логистических цепей движения ресурсов сложных логистических систем, должна выполняться не только на основе традиционных методик, но также и на основе тарифного регулирования. Причем последнее должно осуществляться таким образом, чтобы цена конечной готовой продукции не увеличивалась или не превышала цену на рынке.

Применение предлагаемого подхода к индексации тарифов позволит сохранить ценовую конкурентоспособность конечной готовой продукции на товарном рынке, не потерять доходы железнодорожного транспорта, проводить гибкую тарифную политику во взаимодействии с бюджетами не только Союзного государства России и Беларуси, но и в рамках ЕАЭС.

Список литературы

- 1 Ахполов, И. К. Формирование и регулирование грузовых железнодорожных тарифов. Критический анализ и предложения по совершенствованию / И. К. Ахполов. – М., 2006. – 200 с.
- 2 Еловой, И. А. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов : теория, методология, организация / И. А. Еловой, И. А. Лебедева ; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с. – (Сер. «Мировая экономика»).
- 3 Еловой, И. А. Тарифное регулирование при доставке грузов в логистических цепях движения ресурсов (теория и методология расчетов) : [монография] / И. А. Еловой, Л. В. Осипенко. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 377 с.
- 4 О тарифах на перевозку грузов по территории Республики Беларусь железнодорожным транспортом общего пользования [Электронный ресурс] : постановление М-ва антимонопольного регулирования и торговли Респ. Беларусь от 21 января 2021 г. № 4 // Нац. правовой интернет-портал Респ. Беларусь. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3961&p0=W22136317> . – Дата доступа : 15.09.2021.

УДК 339.137.2

КОНКУРЕНЦИЯ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ КАК ФАКТОРЫ СУЩЕСТВОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

Д. С. ЗАКРЕВСКИЙ, Т. В. ПИЛЬГУН

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

Переход к рыночной экономике привел к развитию экономической категории, называемой конкуренцией. Конкуренция за рынки сбыта товаров или предоставления услуг с целью получения высоких финансовых результатов является основой рыночных отношений в любой отрасли экономики, в том числе транспортной.