

4 ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА СОЗДАНИЯ ОБЩЕГО РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

УДК 656.032.6

И.А. ЕЛОВОЙ, Л.В. ОСИПЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФОВ ТРАНСПОРТА

В условиях глобализации процессов мировой экономики и развития рыночных отношений транспортные услуги должны быть эффективными и адаптированными к системам производства и сбыта готовой продукции. Они должны удовлетворять требованиям сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем (СЛПТС и СЛТСС), которые посредством логистических потоков конечной готовой продукции связаны с определенными секторами товарного рынка.

Современные тенденции тарифного регулирования на рынке грузовых перевозок должны рассматриваться исходя из принципов и правил логистики, которые находят свою реализацию в СЛПТС и СЛТСС.

Верхние значения тарифов и сроков доставки грузов должны определяться на основе предельных значений транспортно-логистических издержек, которые формируются в пределах логистических схем доставки грузов. Эти издержки дополнительно к транспортным учитывают затраты, связанные с процессами накопления ресурсов у грузоотправителя и потребления их у грузополучателя, а также с режимами взаимодействия транспорта с клиентами в начально-конечных пунктах [1].

Логистическая схема доставки конкретного груза должна соответствовать верхним пределам его провозной платы и срока доставки, которые являются составляющими соответственно транспортно-логистических издержек и логистического цикла. Обобщая вышеизложенное, можно указать:

1 В идеале тарифная система государства должна формироваться на основе верхних пределов тарифов и плат за дополнительно оказываемые услуги, которые входят составной частью в розничную цену товара и цены материальных ресурсов на элементах СЛПТС и СЛТСС.

2 Параметры логистических схем доставки материальных ресурсов на звеньях сложных логистических производственно-транспортных и конечной готовой продукции на звеньях сложных транспортно-сбытовых систем должны вписываться в верхние пределы тарифов и сроков доставки грузов. В результате такого подхода будет стимулируется развитие научно-технического прогресса на транспорте.

3 Логистические схемы доставки связаны с базовыми тарифами, платами за дополнительно оказываемые услуги и нормативными сроками доставки грузов, а транспортно-технологические системы – с реальными (адаптированными) провозными платами и сроками доставки грузов, которые подвязаны под конкретный логистический поток, соответствующий определенному материальному ресурсу или конечной готовой продукции. Поэтому процесс доставки продукции состоит из двух этапов:

- формирования эффективных логистических схем доставки грузов на основе тарифного регулирования;

- адаптации логистических потоков и параметров логистических схем доставки грузов к условиям конкуренции на рынке транспортных услуг.

Интересы участников рынка перевозок грузов могут расходиться. Однако на данном рынке обязательно должны учитываться интересы государства, которое решает социальные проблемы. Например, при обосновании верхнего уровня тарифов должны быть учтены интересы:

- грузоотправителей и грузополучателей в зависимости от их места расположения на звеньях СЛПТС и СЛТСС;

- перевозчиков на звеньях логистической схемы доставки грузов, а также операторов смешанной перевозки груза (экспедиторов);

- государств, по территории которых проследуют потоки материальных ресурсов и конечной готовой продукции между звеньями СЛПТС и СЛТСС;

- транснациональных корпораций (монополий), которые контролируют сложные логистические производственно-транспортные и транспортно-сбытовые системы.

В соответствии с вышеизложенным должна быть разработана формула расчета тарифных ставок в зависимости от стоимости перевозимой продукции, места логистической схемы доставки груза в сложной логистической производственно-транспортной или транспортно-сбытовой системе. Например, производители нефтепродуктов могут поделиться маржой, которую они получают от роста цен на лондонской бирже. Это можно сказать о металлах, удобрениях и пр. и направлений перевозки грузов, где есть конкуренция с другими видами транспорта. Железнодорожники проигрывают автомобилистам при перевозке скоропортящихся грузов: железнодорожные тарифы являются высокими и необходимо их скорректировать в сторону уменьшения.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Витте, С.Ю.** Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов / С.Ю. Витте. – СПб. : ПГУПС, 1999. – 364 с.

I. ELOVOY, L. OSIPENKO

Belarusian State University of Transport

THEORY AND PRACTICE OF FORMATION OF TRANSPORT TARIFFS