

V. BUGAEV, PhD, professor
E. BUGAEVA
Belarusian State University of Transport

THE ENGINEERING LOGISTICS – THE EFFECTIVE WAY OF PROVIDING THE HIGH QUALITY LEVEL AND THE COMPETITIVENESS OF TECHNICAL MEANS OF TRANSPORT

The problems of effective influence on the object of logistical application during the product life cycle, beginning at the moment of plan designing and scientifically researches performing till the product utilization, are considered within the article.

Получено 07.07.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 1. Гомель, 2012**

УДК 656.23

*И. А. ЕЛОВОЙ, д-р экон. наук, профессор
Белорусский государственный университет транспорта*

МЕТОДОЛОГИЯ УСТАНОВЛЕНИЯ ПРЕДЕЛЬНЫХ ЗНАЧЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ ТАРИФОВ С УЧЕТОМ ТРЕБОВАНИЙ ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА

Рассмотрены возможные варианты установления верхнего и нижнего пределов тарифов железнодорожного транспорта для условий Единого экономического пространства, их достоинства и недостатки. Изложен порядок распределения прибыли в цене конечной готовой продукции в соответствии с экономическими интересами субъектов сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем.

1 Возможные варианты установления верхних и нижних пределов тарифов железнодорожного транспорта. В рамках Соглашения о регулировании доступа к услугам естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, предусмотрено разработать методологию и методику установления предельных тарифов. Решение данных задач возможно с использованием нескольких вариантов. *Вариант 1* предусматривает, что государственный орган по тарифам может

устанавливать на определенный период максимальный и минимальный уровни тарифов (рисунок 1).

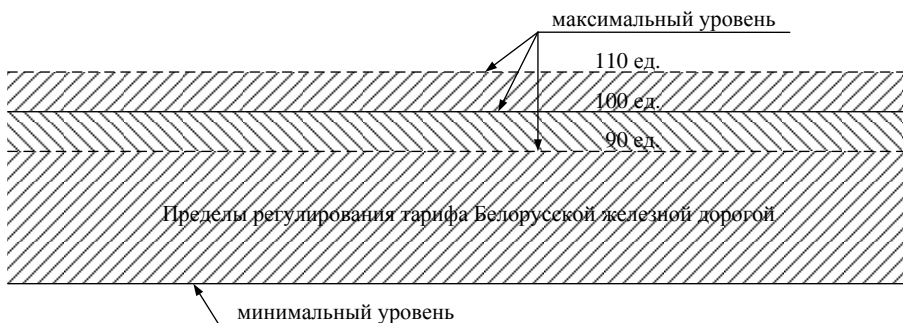


Рисунок 1 – Графическое изображение возможных уровней тарифов на железнодорожном транспорте (вариант 1)

На рисунке 1 показано несколько максимальных уровней тарифов, которые будут устанавливаться государственным органом Беларуси на определенный период времени в соответствии с утвержденной методикой. Аналогично устанавливается нижний уровень тарифа, который может быть равен тарифной ставке с минимальной рентабельностью, себестоимости перевозок или даже ниже ее на определенный период времени. Однако в целом нижний уровень тарифа за планируемый период должен обеспечивать рентабельную работу дороги, включая субсидии государства.

В пределах от нижнего до верхнего уровня тарифов Белорусская железная дорога может самостоятельно устанавливать тарифные ставки для повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок с целью привлечения дополнительных грузопотоков и других условий.

Вариант 2 предполагает, что верхние пределы тарифов устанавливаются Тарифным руководством № 1 и индексируются (рисунок 2).

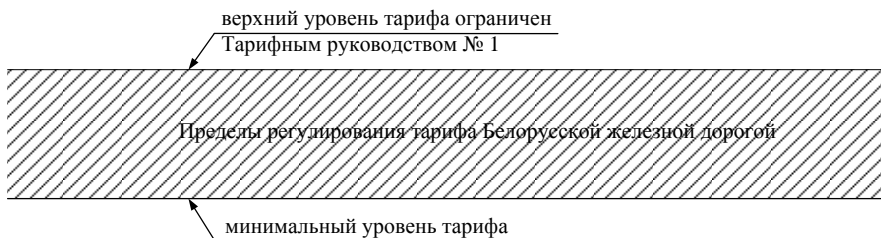


Рисунок 2 – Графическое изображение возможных уровней тарифов на железнодорожном транспорте (вариант 2)

Соответственно нижний уровень тарифа в зоне регулирования устанавливается аналогично первому варианту.

Каждый из двух рассматриваемых вариантов обладает преимуществами и недостатками. В частности, *первый вариант* обладает следующими *преимуществами*:

- позволяет быстро адаптироваться к реальным ценам доставляемой продукции, которые не должны превышать рыночных цен;
- учитывать макроэкономические показатели развития экономики государств-участников ЕЭП, а также Республики Беларусь;
- обеспечивать учет интересов государств, хозяйствующих субъектов, транснациональных корпораций (холдингов) в пределах сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем и другие факторы (рисунок 3) [6].

По своей природе в сложной логистической производственно-транспортной системе на примере машиностроения можно выделить на различных стадиях производства конечной готовой продукции:

- 1) исходное сырье;
- 2) полуфабрикаты;
- 3) комплектующие изделия;
- 4) конечную готовую продукцию.

В процессе получения исходного сырья используется небольшое количество необходимых компонентов. Аналогично при производстве полуфабриката используется большее количество компонентов, чем в процессе получения исходного сырья. Далее, при производстве комплектующего изделия требуется еще больше исходных составляющих по сравнению с производством полуфабриката. То же при производстве конечной готовой продукции.

Данная закономерность может не всегда соблюдаться и возможны отступления от нее. Однако в целом такие закономерности соблюдаются. К *недостаткам первого варианта* следует отнести:

- отсутствие стабильных максимальных тарифов в течение достаточно продолжительного периода времени;
- слабый учет стратегических интересов государств, хозяйствующих субъектов, транснациональных корпораций (холдингов) и других факторов.

Второй вариант обеспечивает стабильность верхнего уровня тарифов в течение действия Тарифного руководства № 1. Однако для учета потерь железнодорожного транспорта от недополучения доходов потребуется государственная поддержка и помощь промышленных хозяйствующих субъектов, транснациональных корпораций (холдингов) в части инвестиций в ограничивающие элементы транспортной системы конкретного государства. К хозяйствующим субъектам относятся (см. рисунок 3):

1 В пределах сложных производственно-транспортных систем:

- промышленные предприятия;
- транспортные организации;
- посреднические торговые организации;
- транспортно-экспедиционные организации.

2 В пределах сложной логистической транспортно-сбытовой системы:

- посреднические торговые организации (оптовики, розничные посредники);
- транспортные организации;
- транспортно-экспедиционные организации.

Распределение прибыли. Интересы хозяйствующих субъектов – получение прибыли. Это требует производства и реализации конечной готовой продукции, которая должна быть конкурентной по цене и качеству. В то же время она зависит от стоимости материальных ресурсов, заработной платы, энергоресурсов, налоговой политики и других факторов на элементах сложной логистической производственно-транспортной системы, включая транспортно-логистические издержки, которые являются частью логистических издержек.

Конечная готовая продукция (товар) должна быть доставлена до потребителя. Поэтому следует рассматривать интегрированные сложные логистические производственно-транспортно-сбытовые системы, подвязанные под определенные сектора товарного рынка, где реализуется товар. Поэтому в цене товара также заложены экономические интересы промышленных предприятий, транспортных организаций, посреднических торговых и транспортно-логистических организаций, государств, транспортных корпораций и монополий (холдингов).

Прибыль между ними должна быть распределена справедливым образом. Например, государство получит часть прибыли в виде налогов от прибыли. Другая часть денежных средств будет поступать государству в виде других налогов от расходной части хозяйствующих субъектов. В конечном итоге абсолютная величина прибыли зависит от следующих факторов:

- а) доли прибыли в цене продукции;
- б) объемов производства и реализации продукции, когда вышеуказанная доля может быть небольшой, но за счет объемов производства и реализации продукции будет создаваться необходимая величина прибыли;
- в) минимума транспортно-логистических издержек, которые формируются за счет [3]:
 - рационального размещения производства;
 - применения эффективных логистических схем доставки грузов;
 - внедрения инновационных технологий на основе последних достижений научно-технического прогресса, что обеспечивается наличием конкуренции.

Конкуренция возникает между (см. рисунок 3) [4]:

– хозяйствующими субъектами при производстве материальных ресурсов и товаров на элементах интегрированных сложных логистических производственно-транспортно-сбытовых систем, при сбыте конечной готовой продукции между торговыми посредниками, при поставке ресурсов в логистических цепях движения ресурсов между транспортными и экспедиторскими организациями в логистических схемах доставки грузов;

– транснациональными корпорациями и монополиями (холдингами), курирующими производство и реализацию конечной готовой продукции в пределах сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем;

– с государствами в пределах этих сложных систем и вне их.

Вышеперечисленные конкурирующие субъекты и государства стараются получить максимальные денежные поступления в виде прибыли и доходов (например, экспорта транспортных услуг для государства). В целом в пределах этих сложных логистических систем все доходы и прибыль распределяются между:

– производственными предприятиями;

– посредническими торговыми организациями;

– транспортными организациями (видами транспорта);

– транспортно-экспедиционными организациями;

– государствами (налоги, таможенные пошлины и др.);

– транснациональными компаниями и монополиями (холдингами).

Интегрированная сложная логистическая производственно-транспортно-сбытовая система формирует цену конечной готовой продукции в месте ее потребления, которая может создаваться в условиях монополии или конкуренции [1, 5]. Конкуренция позволяет внедрять инновационные технологии и снижать цену конечной готовой продукции, а монополия имеет меньшие возможности. В условиях обмена товарами в первом случае уровень жизни населения будет выше, в во втором – ниже. Поэтому государства ограничивают монополию в части получения сверхприбылей и стимулируют развитие научно-технического прогресса монопольных отраслей путем создания Программ их развития на перспективу.

Формирование тарифных ставок на транспорте. В условиях конкуренции цены на конечную готовую продукцию устанавливаются товарным рынком, а при монополии – регулируются государством или союзами государств [1]. Аналогично устанавливаются тарифные ставки для видов транспорта в логистических схемах доставки ресурсов:

– в условиях конкуренции – транспортным рынком;

– в условиях монополии – государствами или союзами государств.

Однако в любом случае верхние пределы транспортных тарифов должны рассматриваться как составляющие части цен готовой продукции на элемен-

тах сложной логистической производственно-транспортной системы или цены конечной готовой продукции на элементах сложной логистической транспортно-сбытовой системы. По этой причине величина верхнего предела тарифа конкретного груза не может определяться на основе средней себестоимости и рентабельности.

Аналогично устанавливаются нижние пределы тарифов, которые по отдельным грузам могут быть на уровне себестоимости и даже ниже ее. Дополнительные затраты могут компенсироваться за счет других более рентабельных грузов. Это объясняется тем, что отдельные элементы сложных логистических производственно-транспортных или транспортно-сбытовых систем могут быть убыточными, а другие – сверхприбыльными [2, 6].

В целом транспортная организация (вид транспорта) должна быть рентабельной. То же можно сказать и о промышленном предприятии, торговой посреднической организации, транспортно-экспедиционной организации, транснациональной компании или монополии (холдинге). Вышеперечисленные хозяйствующие субъекты производят, транспортируют, реализовывают, широкую номенклатуру соответственно продукции, грузов и товаров с разной рентабельностью для них.

Для вида транспорта – монополиста (например, железнодорожного транспорта) тарифные ставки определяются на основе Тарифного руководства № 1, которое должно обеспечивать его рентабельную работу. В рассматриваемом Тарифном руководстве № 1 должны содержаться базовые тарифные ставки, определяющие верхние и нижние их пределы. Однако они будут изменяться в течение текущего и перспективного периодов времени, что обусловлено наличием рисков на этих временных отрезках (функционирование в условиях неопределенности).

Таким образом, методология изменения тарифов в рамках ценовых пределов с учетом требований Единого экономического пространства (ЕЭП) должна содержать также методику обоснования верхних и нижних пределов тарифных ставок тарифного руководства № 1 в условиях рисков. Следует указать, что последние требования в части железнодорожных перевозок учитываются в форме исключительных тарифов.

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 **Абрамов, А. П.** Внетранспортный эффект работы железных дорог / А. П. Абрамов, В. Г. Галабурда // Железнодорожный транспорт. – 2002. – № 3. – С. 58–62.

3 **Белов, И. В.** Экономическая теория транспорта в СССР : Исторический опыт, современные проблемы, взгляд в будущее / И. В. Белов, В. А. Персианов. – М. : Транспорт, 1993. – 415 с.

4 **Еловой, И. А.** Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов) / И. А. Еловой. – Гомель : БелГУТ, 2001. – 336 с.

5 **Крейнин, А. В.** Формирование транспортных грузовых тарифов в условиях перехода к рыночной экономике // Вестник Всесоюз. науч.-исслед. ин-та ж.-д. тр-та / А. В. Крейнин, Л. А. Мазо. – 1991. – № 4. – С. 20–23.

6 **Резер, С. М.** Тарифное регулирование логистических схем товаропотоков / С. М. Резер, И. А. Еловой. – М. : ВИНТИ РАН, 2009. – 364 с.

*I. ELOVOY, Dr. Sci. (econ.), professor
Belarusian State University of transport*

METHODOLOGY OF TRANSPORT RATE LIMITS DETERMINATION CONSIDERING THE REQUIREMENTS OF THE COMMON ECONOMIC SPACE

The article describes the ways of the determination of the upper and lower rate levels of the rail transport for the Common Economic Space conditions, its advantages and disadvantages. The sequence of profit (as the element of the production price) distribution between the subjects of the logistical systems of transport and production, transport and marketing.

Получено 21.09.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 1. Гомель, 2012**

УДК 656.062:378.1

*И. А. ЕЛОВОЙ, д-р экон. наук, профессор
Белорусский государственный университет транспорта,
Л. П. ЛАЗАРЕВА
Российский экономический университет им. Г. В. Плеханова, г. Москва*

САМОПОДГОТОВКА СТУДЕНТОВ К ЧТЕНИЮ ТЕКСТОВ ПО ЛОГИСТИКЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СЛОВАРЯ

Рассмотрено совершенствование методических подходов к самообучению студентов в работе над материалом по логистике при изучении иностранных языков, где особую актуальность приобретает извлечение смысловых единиц с использованием словарей.