

РАЗДЕЛ 3. ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Бородин Т.А.,
ГУВПО «Белорусско-Российский университет»,
г. Могилев, Республика Беларусь
tanjabor11@gmail.com

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ НА УСЛУГИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Происходящие в последнее десятилетие в РБ изменения, выраженные главным образом в переориентации рынка на запросы и нужды потребителя, как в сфере экономики, так и транспортных услуг в частности, обусловили необходимость применения новых систем управления при организации работы предприятий автомобильного транспорта. Основным отличием этих систем управления от предыдущих явилась их способность гибко реагировать на быстро меняющиеся условия среды и приоритеты потребителей. Применение логистического подхода в практической деятельности субъектов хозяйствования, рассмотрение процессов с точки зрения принципов функционирования логистических систем позволяет сгладить возникающие противоречия, обеспечить единство всех сфер деятельности предприятия от снабжения до сбыта.

Одним из инструментов управления эффективностью деятельности субъекта хозяйствования является ценовая политика.

Ценовая политика на транспорте до сих пор не имеет прочной научно-методологической и теоретической базы в связи со сложностью и многообразием факторов, воздействующих на процесс функционирования предприятий автотранспорта. Принципиально нерешенной задачей является количественное выражение влияния уровня тарифов на объемы транспортной работы и основные финансовые показатели деятельности автопарков. Имеющиеся в этой области разработки, как в отечественной, так и зарубежной литературе, носят отрывочный несистемный характер и ограничиваются отдельными статистическими наблюдениями. В практической деятельности тарифная политика формируется методом проб и ошибок, отсутствует механизм оценки последствий принятых решений на положение субъекта хозяйствования.

При построении системы управления ценовой политикой автотранспортного предприятия основную роль играет механизм формирования тарифов. Он определяет базу тарифа на перевозку грузов и пассажиров, факторы, влияющие на процесс его формирования, и оценивает влияние этих факторов на уровень тарифа.

Тарифообразование в автотранспортных предприятиях характеризуется многофакторностью, принимает в расчёт тип рынка, конкурентное окружение, собственные затраты, государственные нормативные акты, состояние спроса и предложения, учитывает множество иных параметров, влияющих на тарифы в той либо иной степени.

В практике тарифообразования на автотранспортных предприятиях часто обходят вниманием внешние факторы, считая их второстепенными. При анализе внешних факторов тарифообразования в первую очередь следует оценить состояние и развития рынка автотранспортных услуг. Рынок влияет на тариф через емкость рынка, уровень конкуренции, соотношение спроса и предложения, которые обуславливают цены на услуги автотранспорта. На емкость рынка грузовых перевозок оказывает влияние уровень развития предприятий промышленности, торговли, строительства и сельского хозяйства, являющихся основными потребителями данного вида услуг. На рынке транспортных услуг существуют следующие виды конкуренции: между различными видами транспорта; между автотранспортными предприятиями различных форм собственности. Уровень конкурентной борьбы между различными видами транспорта можно оценить через динамику объемов оказанных услуг автотранспортом.

В результате первоначальный тариф автопарка на перевозку будет определяться суммированием следующих составных частей: себестоимости, нормы прибыли и косвенных налогов.

Но установленный субъектом хозяйствования тариф нельзя считать окончательным, так как рассматриваемый субъект хозяйствования осуществляет свою деятельность на рынке, характеризующемся достаточно высоким уровнем конкурентной борьбы, где ценовой фактор играет одну из решающих ролей в выборе потенциального потребителя.

Нельзя утверждать, что тариф на перевозку груза (равного по типу, весу, расстоянию перевозки) одной и той же маркой автомобиля разными автопарками будет одинаковым. Анализ тарифов показывает, что наиболее высокие цены на свои услуги могут предложить предприятия, находящиеся в регионах со слабо развитой железнодорожной сетью и незначительным числом других автотранспортных перевозчиков, т. е. с незначительной конкуренцией. С другой стороны, цены на перевозку в местностях со слабо развитой промышленностью и строительством, а также с незначительной плотностью населения несколько ниже, чем в более развитых населенных областях вследствие незначительной емкости рынка.

Т.о., в разрабатываемой системе в качестве ограничения, характеризующего предельную величину тарифа, установленного предприятием, можно использовать уровень рыночных цен на данном сегменте.

На социально значимые пассажирские перевозки в качестве такого ограничения можно рассматривать тарифы, устанавливаемые соответствующими государственными органами. Ведь только из-за того, что в настоящее время установленные государством тарифы на такие перевозки ниже их себестоимости, кажется, что разрабатываемая схема для пассажирских перевозок не срабатывает. На самом же деле можно считать, что установленный предприятием тариф на свои услуги оказывается выше предельного, вследствие чего последний и принимается автопарком в качестве окончательного тарифа.

В том случае, если разница между тарифом, установленным предприятием, и предельным его уровнем положительна, то в зависимости от ценовой стратегии и тактики предприятия окончательный тариф будет установлен в этом интервале. В противном случае, если тариф субъекта хозяйствования выше рыночного, то автопарку следует сократить норму прибыли, включаемую в цену услуги. Величина, на которую следует сократить первоначальную норму прибыли (ΔH) до равенства тарифа предприятия рыночному уровню, можно определить по формуле

$$\Delta H = \frac{(H_1 + I) \cdot (T_2 - T_1)}{T_1}, \quad (1)$$

где T_2 , T_1 – рыночный тариф (предельный) и тариф предприятия (первоначальный) соответственно;

H_1 – норма прибыли, включенная в первоначальный тариф предприятия, в долях единицы.

В том случае, если предельный уровень тарифа окажется ниже себестоимости перевозки, то для предприятия целесообразнее не выполнять заказ, так как его убытки в данном случае будут значительно ниже.

Если подобная ситуация возникает достаточно часто, то автопарку скорее всего следует рассмотреть варианты замены подвижного состава на более экономичный и соответствующий требованиям потребителей либо сдать его в аренду (лизинг) автопаркам структуры, находящимся в других регионах, что позволит сократить себестоимость перевозок за счет снижения материальных затрат. Либо проводить реорганизацию предприятия с целью сокращения численности персонала или с целью расширения спектра предлагаемых услуг.

Таким образом, предлагаемая методика формирования тарифа позволяет учитывать не только технико-эксплуатационные характеристики подвижного состава, но и принимать во внимание рыночные условия, в которых функционирует автотранспортное предприятие.

Список цитированных источников

1. Бородин, Т.А. Механизм формирования тарифов на автотранспортные услуги // Перспективные технологии, материалы и системы: сб. науч. тр. / Белорусско-Российский университет; под общ. ред. И.С. Сазонова. – 2005. – С. 47-52.
2. Виноградова, С.Н. Транспортное обслуживание: учеб. пособие / С.Н. Виноградова, Н.Г. Петухова. – Минск: Выш шк., 2003 – 221 с.
3. Еловой, И.А. Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов): в 2 т. / И.А. Еловой. – Гомель: БелГУТ, 2000. – 2 т.
4. Логистика автомобильного транспорта: Концепция, методы, модели / В.С. Лукинский [и др.]; под общей ред. В.И. Бережного. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 280 с.

Власюк Ю.А., к.э.н., доцент, docentwiasjuk@yandex.ru
 Козинец М.Т., к.э.н., доцент, komax@bstu.by
 УО «Брестский государственный технический университет»,
 г. Брест, Республика Беларусь

ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ В УСЛОВИЯХ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВА

Факторы ускорения инновационного обновления мира ведут к развитию систем транспортной логистики, информационных коммуникаций и других объектов макрологистики. Международная транспортная логистика является основным звеном международной логистики и охватывает транспортировку грузов и сопровождающих их информационных потоков, проходящих через границы государств. Трансграничная транспортная логистика является промежуточным звеном международной логистики, обслуживающим процедуры пересечения границы транспортными средствами, грузами и людьми.

Трансграничная транспортная логистическая система (ТТЛС) обслуживает транспортные, людские, финансовые, материальные и информационные потоки, пересекающие границы государств. Подобные системы являются сложными, состоящими из ряда подсистем обслуживания и сконструированными на различных уровнях. Трансграничные терминалы как одно из звеньев трансграничной логистики являются