
И.А. ЕЛОВОЙ

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ТАРИФОВ НА ЦЕНУ ПРОДУКЦИИ

Транспорт играет важную роль в становлении и развитии рыночной экономики, в решении социальных проблем общества. Все виды транспорта соединяют производителей с потребителями из различных регионов в единый национальный и межнациональный рынок.

Цена в рыночной экономике является определяющей категорией, воздействующей на спрос и предложение. Происходящий в странах СНГ процесс коренных изменений в экономической системе определяет необходимость внесения принципиальных корректировок в систему ценообразования, в том числе в установление величин транспортных тарифов. Правильные методы установления цен и уровня транспортных тарифов, разумная в условиях конкуренции тарифная тактика и стратегия становятся необходимой предпосылкой развития экономик стран СНГ на интеграционной основе в условиях жестких требований рынка.

В рыночных условиях распространенным методом разработки тарифной политики по установлению цен является метод, предусматривающий 3 условия:

- рост объема перевозок и увеличение доли перевозок определенного вида транспорта на рынке транспортных услуг;
- максимизация прибыли за счет снижения расходов и увеличения доходов, в том числе путем расширения перечня перевозимых грузов и числа клиентов транспорта;
- обеспечение, как минимум, безубыточного функционирования транспорта и его структурных подразделений.

На уровень тарифных ставок действуют следующие факторы: цены предложения и спроса; правительство; конкурентные виды транспорта; посредники каналов распределения; издержки транспорта.

Для транспорта общего пользования тарифная ставка определяется путем сложения себестоимости и нормативной прибыли. Однако при этом не учитываются особенности рынка, текущего спроса и конкуренции.

Следовательно, при оценке транспортных тарифов необходимо учитывать цены производства (отпускные), провозные платежи (тарифы и сборы) и рыночную цену. В итоге цена предложения должна быть меньше или равна рыночной цене [1].

Для исследования данной проблемы необходимо знать долю транспортной составляющей в цене продукции по месту ее потребления, которая определяется как отношение провозных платежей к сумме отпускной цены и провозных платежей.

В результате маркетинговых исследований (по предприятиям Республики Беларусь) при внутриреспубликанских перевозках грузов железнодорожным транспортом установлено (см. таблицу):

- доля транспортной составляющей в конечной цене продукции, за исключением природных минерально-строительных материалов и лесоматериалов, не превышает 1 %;
- неопределенность цен продавца и покупателя в нынешних условиях может достигать до 12 % [2], что больше доли транспортной составляющей в 1 %, а по минерально-строительным материалам — 11,8 %. Это подтверждает вывод о необходимости доведения уровня внутриреспубликанского тарифа до общепринятого для всех государственных предприятий порядка расчета, когда тариф определяется исходя из себестоимости и нормативного уровня рентабельности.

Таким образом, существующий уровень тарифов при перевозке грузов внутри республики железнодорожным транспортом практически не влияет на конечную

цену исходного сырья, полуфабрикатов и готовой продукции и лежит в пределах неопределенности цен продавца и покупателя, обусловленных инфляцией и другими внешними факторами.

Таблица. Доля транспортной составляющей при перевозке грузов железнодорожным транспортом внутри Республики Беларусь (стоимость груза оценена грузоотправителями и грузополучателями)

Груз	Цена, дол./т	Тариф, дол./т	Транспортная составляющая, %
Изделия и детали из дерева (ДВП, ДСП, мебель, блоки)	42 (ДВП)	1,23	2,8
Кирпич	37	0,36	1,0
Круглые материалы	21	0,48	2,2
Продукция лесопильного и фанерного производства (пиломатериалы, шпалы, фанера)	35	0,48	1,4
Нефтепродукты	300	1,08	0,4
Природные минерально-строительные материалы	3	0,42	12,3
Строительные материалы	50	0,42	0,8
Удобрения минеральные	70	0,51	0,7
Продукция химической промышленности	225	0,45	0,2
Цемент	31	0,39	1,2
Железобетонные изделия	25	0,43	1,7
Зерновые и зернобобовые	105	0,43	0,4
Металлы, прокат, лом	300 (прокат) 30 (лом)	0,44	0,1 1,4

Несмотря на низкий уровень и убыточность внутриреспубликанских тарифов, большинство ценных грузов не перевозится железнодорожным транспортом, что объясняется следующими причинами:

- отсутствие прогрессивных транспортно-технологических систем, обеспечивающих необходимые скорость, сохранность и быстроту согласования условий перевозки грузов;

- ухудшение экономического положения в республике;

- отсутствие жестких экологических требований к транспортировке грузов автомобильным транспортом.

Повышение внутриреспубликанских грузовых железнодорожных тарифов до нормального уровня, предусмотренного нормативными документами, позволит:

- снизить тарифные ставки для транзитных перевозок грузов, увеличив их объем и обеспечив прирост валютных поступлений в дорожный и республиканский бюджеты;

- сохранить в ближайший период времени внутриреспубликанские пассажирские и пригородные тарифы на прежнем убыточном уровне, сняв в определенной степени социальную напряженность населения республики.

Литература

1. Еловой И.А. Расчет затрат и обоснование тарифных ставок на перевозку грузов: Учеб. пособие Гомель, 1998.

2. Еловой И.А. Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов). В 2 ч. Ч. 1–2. Гомель, 2000.