

Фактор	Динамика	
	положительная	отрицательная
1. Численность обслуживаемого населения		*
2. Уровень доходов населения	*	
3. Конкуренты		*
4. Инфляция	*	
5. Процентная ставка банковского кредита	*	
6. Технический прогресс	*	
7. Налоговая нагрузка		*

Усиление воздействия внешних факторов на деятельность хозяйствующих субъектов является объективным явлением рыночной экономики. Искусство управления состоит в умении предвидеть их характер и динамику, спрогнозировать и рассчитать риски, предусмотреть меры по их минимизации. Стратегическое бизнес-планирование в оптовой торговле потребительской кооперации должно найти свое место в системе менеджмента отрасли.

А.В. Василевич, зам. генерального директора

ПО «Беларуськалий» (Солигорск);

И.А. Еловой, д-р экон. наук, профессор,

М.М. Колос, ассистент

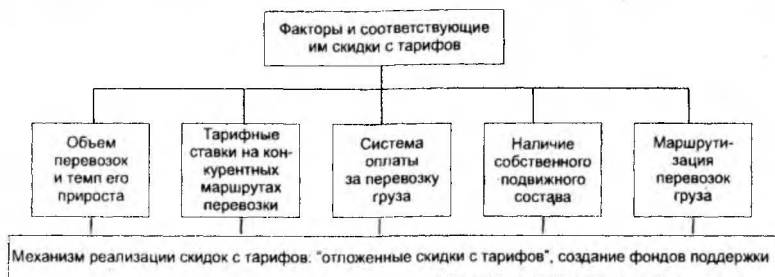
БелГУТ (Гомель)

ФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ КАЛИЙНЫХ УДОБРЕНИЙ

Железнодорожные тарифы на перевозки продукции РУП «ПО «Беларуськалий» в направлении иностранных портов перевалки базируются на «Тарифной политике железных дорог государств — участников СНГ на перевозки грузов в международном сообществе». Тарифная политика является международным договором межведомственного характера и действует в рамках Тарифного соглашения железнодорожных администраций государств — участников СНГ от 17 февраля 1993 г.

Ставки тарифной политики установлены на базе Международного железнодорожного транзитного тарифа (МТТ) и Единого транзитного тарифа (ЕТТ). Валютой тарифа является швейцарский франк.

Возможность предоставления скидки с тарифов зависит от многих факторов. Важнейшие из них приведены на рисунке.



Структурная схема факторов и соответствующих им скидок с тарифов, механизма их реализации

Таким образом, уровень тарифных ставок и соответственно скидок с тарифов транспортно-технологических систем или их видов транспорта зависит от множества факторов.

Учитывая это, необходимо выделить основные из них, чтобы задачу можно было решить быстро с допустимой степенью точности. Например, к основным факторам можно отнести объем перевозок грузов, предоплату за их транспортировку, маршрут перевозки продукции и наличие альтернативных направлений следования груза и др.

Кроме того, предоставляя скидку с тарифа, железная дорога не всегда располагает подробной информацией о реальных параметрах перевозки: фактический объем, стоимость груза в пункте отправления и в контракте и т.п. Поэтому, рассчитывая скидку с тарифа, необходимо знать неопределенность параметров, от которых она зависит: объема перевозок, цены груза, вероятности предъявления груза к транспортировке и т.п. Решение задачи в условиях неопределенности может осуществляться с использованием нескольких методов, например метода экспертных оценок.

Уровень тарифных ставок и проводимая тарифная политика должны объективно отражать расходы транспорта, способствовать внедрению прогрессивных транспортно-технологических систем (ТТС), не снижать ценовую конкурентоспособность перевозимой продукции и товаров на внутреннем и международном рынках. Поэтому с помощью скидок с тарифов осуществляется адаптация видов транспорта и ТТС на транспортном рынке.

В условиях конкуренции уровень тарифных ставок и соответственно скидки с них в значительной мере зависят от наличия аль-

тернативных маршрутов перевозки. Поэтому, обосновывая скидку с тарифа, необходимо знать общую провозную плату на всем маршруте перевозки, включая альтернативные варианты ее направлений.

А.В. Василевич, зам. генерального директора

ПО «Беларуськалий» (Солигорск);

И.А. Еловой, д-р экон. наук, профессор,

М.М. Колос, ассистент

БелГУТ (Гомель)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ПРИ ЭКСПОРТЕ КАЛИЙНЫХ УДОБРЕНИЙ НА ОСНОВЕ ЛОГИСТИКИ

Основные поставки РУП «ПО «Беларуськалий» осуществляются в страны Юго-Восточной Азии (Китай, Индия, Малайзия) и Латинскую Америку (Бразилия). Всего хлористый калий поставляется более чем в 60 стран мира.

Географическая отдаленность основных потребителей белорусского калия (Азия и Латинская Америка) сказалась на том, что большая часть поставок осуществляется морским транспортом через порты Балтии и Черного моря. В порты перевалки продукция доставляется в вагонах-минераловозах. Кроме того, часть продукции в объемах 7—9 % доставляется железнодорожным транспортом в сопредельные страны Восточной Европы.

Эффективность внешнеэкономической деятельности по продаже минеральных удобрений во многом зависит от функционирования систем доставки калийных удобрений. Как показывает практика, белорусские калийные удобрения чаще всего поставляются на условиях FOB и DAF (Incoterms 2000). Доля прямых транспортных затрат (тарифы, сборы) в цене FOB составляет около 14—20 %.

В этих условиях принципиально важным становится вопрос выбора порта для перевалки продукции РУП «ПО «Беларуськалий». Казалось бы, что наиболее выгодным является ближайший порт, так как транспортные затраты на этом направлении теоретически должны быть наименьшими. Однако при детальном рассмотрении такое простое решение оказывается далеко не самым оптимальным.

Существующие и возможные системы доставки калийных удобрений должны рассматриваться с системных позиций логистики, когда максимальный эффект от построения транспортно-технологических систем доставки достигается благодаря теснейшей ин-