

УДК 338.47

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ ТРАНСПОРТНОЙ И ТАРИФНОЙ
ПОЛИТИКИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ
THE STRATEGIC GOALS OF TRANSPORT AND TARIFF POLICY
IN THE REPUBLIC OF BELARUS

Крайникова П.Ю.

Научный руководитель – Еловой И.А., д.э.н., профессор
Белорусский государственный университет транспорта,

г. Гомель, Беларусь

krainikova09@gmail.com

P. Krainikova

Supervisor – Elovoy I., Doctor of economic sciences, Professor
Belarusian state university of transport, Gomel, Belarus

Аннотация. Развитие и функционирование единой транспортной и тарифной политики являются гарантом устойчивой работы национальной экономики. В данной статье рассмотрены основные стратегические цели государственной транспортной и тарифной политики, которая сможет регулировать деятельность всех видов транспорта и стимулировать развитие транспортно-логистического комплекса.

Abstract. Development and functioning of the uniform transport and tariff policy are a guarantee of sustainable operation of nation economy. This article reviews the main strategic goals of government transport and tariff policy that will be able to regulate the activities of all modes of transport and stimulate the development of the transport and logistics complex.

Ключевые слова: логистика, стратегические цели, транспортная и тарифная политика

Key words: logistics, the strategic goals, transport and tariff policy

Введение.

Транспортно-логистические комплексы представляют собой многофункциональные транспортные объекты, координирующие взаимодействие различных видов транспорта и процессы выполнения ряда функций (перегрузку товаров с одного вида транспорта на другой, сортировку и комплектацию партий грузов,

долгосрочное и краткосрочное хранение грузов, таможенные процедуры, страхование грузов, экспедиторские услуги, доставка грузов клиенту, складирование и т.п.).

На 01 января 2021 года в Беларуси функционирует 58 логистических центров. При этом 11 логистических центров оказывают приоритетно транспортно-логистические услуги, 17 выполняют оптово-логистические (дистрибуционные, распределительные) функции, остальные сконцентрировали свои усилия на оказании складских услуг и услуг по обработке грузов.

Устойчивое функционирование транспортно-логистического комплекса в Беларуси является гарантией стабилизации экономики государства в целом. Для обеспечения такой гарантии необходимо функционирование единой транспортной и тарифной политики, которая сможет регулировать деятельность всех видов транспорта, а также стимулировать развитие транспортно-логистического комплекса [3, 5].

Основная часть.

С учётом данных положений, можно выделить следующие основные стратегические цели государственной транспортной и тарифной политики:

- формирование экономически обоснованных тарифных ставок;
- сокращение транспортной составляющей в цене выпускаемой продукции;
- организация транспортно-логистической системы Республики Беларусь, гарантирующей целесообразное взаимодействие различных видов транспорта и удовлетворяющей потребности в перевозках грузов и пассажиров;
- соответствие социальным, оборонным, природоохранным и другим требованиям.

Самым первоначальным шагом реализации эффективной транспортной политики должно быть техническая модернизация всех видов транспорта. В настоящий период времени устаревший парк транспортных средств и инфраструктуры во многом не отвечает требованиям времени, а также имеет значительно низкую надежность, скорость и рентабельность.

Кроме того, для скоординированной работы всех видов транспорта необходимо внедрение современных информационных

технологий для обмена данными, которые повысят безопасность и качество перевозочного процесса. С целью улучшения экономических отношений различных транспортных организаций с предприятиями следует развивать рынок транспортных услуг, что приведёт к созданию здоровой конкуренции, и, как следствие, к свободному и многообразному выбору способов транспортного обслуживания с учётом различным факторов (цены, качества, времени, и т.п.). На этом этапе основное внимание должно уделяться системам лицензирования и сертификации, которые обеспечат селекцию на рынок только квалифицированных перевозчиков и технически пригодных к эксплуатации транспортных средств.

Тарифная политика является важнейшим инструментом влияния на экономический процесс, поэтому она должна обеспечивать доступ к транспортным услугам. Однако при этом не быть причиной увеличения цены конечной готовой продукции за счёт рынка транспортных услуг. Таким образом, транспорт обеспечивает перевозки людей и грузов, и, как результат, связь между отдельными регионами в процессе обмена и перемещения товаров.

Также следует привлекать различных инвесторов для вложения в инфраструктуру транспортно-логистической системы, например, транспортно-логистических организаций, проявляющих интерес к взаимовыгодному расширению рынка транспортных услуг. Привлечение инвесторов, прежде всего из России и Европы, обеспечит не только создание комплексов на современном мировом уровне, но и дальнейшее партнерство по совместной их эксплуатации, особенно в сфере обеспечения экспортно-импортных поставок и транзитного грузопотока [1, 2, 6].

Заключение.

Обобщая, можно сделать следующие выводы:

– при создании и развитии транспортно-логистической системы традиционные правила и принципы логистики должны реализоваться с учётом особенностей уже существующих промышленно-сбытовых комплексов, транспортной инфраструктуры, климатических условий и масштабов территории не только Республики Беларусь, но и стран СНГ, а также государств Западной Европы;

– отечественные экспедиторские компании должны освоить и увеличить спектр предлагаемых эффективных логистических схем

доставки путём применения современных информационных технологий с целью активного противостояния монополизации внутренних рынков транспортных услуг зарубежными транспортно-экспедиторскими компаниями, а также для их реализации на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг. При этом особое внимание должно уделяться тарифной политике на транспорте Беларуси;

– для привлечения дополнительных инвестиций следует базироваться на инновационных транспортно-технологических системах различных видов, а также создавать необходимую инфраструктуру в пределах создаваемой логистической системы [1, 4].

Литература

2. Еловой, И. А. Тарифное регулирование при доставке грузов в логистических цепях движения ресурсов (теория и методология расчетов): [монография] / И. А. Еловой, Л. В. Осипенко. – Гомель: БелГУТ, 2017. – 377 с.

3. Ахполов, И.К. Формирование и регулирование грузовых железнодорожных тарифов. Критический анализ и предложения по совершенствованию / И.К.Ахполов. – М. , 2006. – 200 с.

4. Ивуть, Р. Б. Логистические системы на транспорте: учебно-методическое пособие / Р. Б. Ивуть, Т. Р. Кисель, В. С. Холупов. – Минск: БНТУ, 2014. – 76 с.

5. Еловой, И. А. Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчётов). – Гомель: БелГУТ, 2001. – 336 с.

6. Неруш, Ю. М. Логистика в схемах и таблицах: учебное пособие/ Ю. М. Неруш; МГИМО. – Москва: Проспект, 2007. – 192 с.

7. Булко, О. С. Формирование транспортной политики Республики Беларусь в Едином экономическом пространстве / О. С. Булко, Ю. П. Якубук, Ф. Ф. Иванов; Национальная академия наук Беларуси, Институт экономики, О. С. Булко. – Минск: Белорусская наука, 2014. – 194 с.

Представлено 02.11.2021