

разгрузке, реальная управленческая информация. Для каждой должности складского персонала нужно прописывать свои показатели эффективной работы, влияющие на вознаграждение работника, и повышающие заинтересованность персонала в эффективной деятельности складов и всего предприятия. [5]

Заключение.

Таким образом, складское хозяйство является ключевым звеном, которое может увеличить прибыль компании при усилении конкуренции на рынке, снижая затраты, благодаря оптимальной организации склада.

Литература

1. Ван ден Берг, П. Склад как конкурентное преимущество: монография / П. Ван ден Берг. – М.: Альпина Паблишер, 2015. – 334с.
2. Дыбская, В.В. Логистика складирования: учеб. пособие / В.В. Дыбская. – М.: Инфра-М, 2017. – 557 с.
3. Винокуров В.А. Организация стратегического планирования на предприятии. - М.: Центр экономики и маркетинга, 2011. – 417.
4. Дыбская, В.В. Управление складированием в цепях поставок: учеб. пособие / В.В. Дыбская. – М.: Альфа-Пресс, 2014. – 715 с.
5. Памбухчиянц В.К. Организация и технология торговых процессов. – М., - „Экономика”, 1994.

Представлено 03.11.2023

УДК 338.53:656.078.13

**ОПТИМИЗАЦИЯ ПРИНЦИПОВ ТРАНСПОРТНОЙ И ТАРИФНОЙ
ПОЛИТИКИ**

**OPTIMIZATION OF TRANSPORT AND TARIFF POLICY
PRINCIPLES**

Филимонова Е.А.

Научный руководитель – Хартовский В.Е., к. ф.-м. н., доцент
Гродненский государственный университет имени Янки Купалы, г.

Гродно, Беларусь

katya_filimonova_2003@mail.ru

Filimonova E.A.

Supervisor – Khartovskii V.E., Candidate of Physical and Mathematical
Sciences, Associate Professor

Yanka Kupala State University, Grodno, Belarus

Аннотация. Гарантом устойчивой работы национальной экономики являются развитие и функционирование единой транспортной и тарифной политики. В статье рассматриваются методы оптимизации государственной транспортной и тарифной политики, которая сможет регулировать деятельность всех видов транспорта и стимулировать развитие транспортно-логистического комплекса.

Abstract. The guarantee of sustainable operation of the national economy is the development and functioning of a unified transport and tariff policy.

The article considers methods of optimizing the state transport and tariff policy, which will be able to regulate the activities of all types of transport and stimulate the development of transport and logistics complex.

Ключевые слова: транспортная политика, тарифная политика, логистика, экономика

Key words: transportation policy, tariff policy, logistics, economy

Введение. Транспортно-логистический комплекс является важнейшей составной частью производственной структуры Беларуси.

Устойчивое функционирование транспортно-логистического комплекса в Беларуси является залогом стабилизации экономики государства в целом. Для обеспечения устойчивого функционирования транспортного рынка необходима единая транспортная и тарифная политика, которая сможет регулировать деятельность всех видов транспорта, а также стимулировать развитие транспортно-логистического комплекса государства.

В данной статье рассматриваются шаги для оптимизации транспортной и тарифной политики [1, 2].

Основная часть. Оптимизация принципов транспортной и тарифной политики является ключевой задачей для государства, стремящегося создать благоприятные условия для экономического роста. Основными стратегическими целями государственной транспортной и тарифной политики являются:

- формирование экономически обоснованных тарифных ставок;
- снижение транспортной составляющей в цене продукции;
- организация транспортно-логистической системы Республики Беларусь, обеспечивающей рациональное взаимодействие различных видов транспорта и удовлетворяющей потребности в перевозках грузов и пассажиров;

- удовлетворение социальных, оборонных, природоохранных и других требований.

Транспортная политика включает в себя регулирование и управление системой транспорта в стране. Она охватывает все виды транспорта, начиная от автотранспорта и железнодорожного транспорта и заканчивая водными и воздушными путями сообщения.

Для реализации транспортной политики необходимо, во-первых, техническое перевооружение всех видов транспорта. Устаревший парк транспортных средств в настоящее время не соответствует многим требованиям современности и имеет низкую надежность, скорость и рентабельность.

В целях оптимизации можно снизить негативное воздействие транспорта на окружающую среду посредством внедрения более экологически чистых видов транспорта, развития общественного транспорта и улучшения эффективности двигателей и использования топлива.

Также немаловажным фактором для эффективной и скоординированной работы всех видов транспорта является внедрение в транспортную отрасль современных информационных технологий для обмена данными между различными видами транспорта и транспортно-логистическими центрами.

Обеспечение безопасности на транспорте — еще один важный аспект оптимизации транспортной политики. Для процесса перевозок грузов и пассажиров важно повышать безопасность и качество перевозки, стремиться к удовлетворению платежеспособного спроса на транспортировку.

В целях совершенствования экономических отношений транспортных организаций с предприятиями необходимо развивать рынки транспортных услуг, а также предпринимательство. Это приведет к созданию здоровой конкуренции и позволит свободно выбирать наиболее приемлемый способ транспортного обслуживания с учётом различным факторов (цены, качества, времени, и т.п.). В формировании рынков транспортных услуг важную роль играют системы лицензирования и сертификации, которые обеспечивают допуск на указанные рынки любых квалифицированных перевозчиков и технически пригодных к эксплуатации транспортных средств.

Тарифная политика связана с установлением цен на транспортные услуги и товары. Она является главным инструментом воздействия на экономический процесс. Тарифная политика должна обеспечивать

доступность транспортных услуг и не допускать при этом негативного воздействия транспорта на цены, чтобы не способствовать увеличению итоговой стоимости товаров и услуг.

Таким образом, транспорт является отраслью материального производства, осуществляющей перевозки людей и грузов. Он обеспечивает связь между отдельными регионами в процессе обмена и перемещения товаров. Транспорт в современной инновационной экономике является важнейшим фактором экономического роста, как условие реализации конкурентных преимуществ, а главным образом, как активный фактор конкурентоспособности товаров и организаций на рынке, формирования качества жизни людей, развития национальной экономики.

Оптимизация тарифной политики важна для поддержания конкурентоспособности экономики.

Оптимизация тарифной политики может включать в себя вложения инвестиций в инфраструктуру транспортно-логистической системы. Привлечение инвесторов 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.

Тарифы являются составной частью логистических издержек, которые зависят также в значительной степени от несвоевременной доставки ресурсов.

Необходимо создать объективные условия для конкуренции логистических компаний путем обеспечения равных условий работы на рынке транспортных услуг. Из-за конкуренции логистические компании вынуждены будут в будущем активнее приспосабливаться к изменениям на рынке, быстрее выполнять погрузочно-разгрузочные работы и предлагать при этом стабильные цены. В результате рост ожиданий клиентов и давление рынка вынудят предпринимателей в сфере логистики работать более четко и эффективно.

В частности, конкуренция возможна при выведении из государственной собственности инфраструктуры грузовых дворов железнодорожных станций и механизированных дистанций погрузочно-разгрузочных работ, а создаваемые транспортно-логистические центры должны иметь также и негосударственную форму собственности.

Тарифное регулирование в транспортно-технологических системах основано на определенных принципах, которые позволяют достигнуть

поставленных целей. Эти принципы должны учитывать особенности текущего периода социально-экономического развития экономик государств в пределах сложных логистических производственно-транспортных систем или сложных логистических транспортно-сбытовых систем, а также специфику функционирования транспортно-технологических систем и их влияние на цену выпускаемой и доставляемой продукции [1, 3, 4, 5].

Заключение. Оптимизация транспортной и тарифной политики является ключевым фактором успешного развития экономики и обеспечения доступности товаров и услуг для населения. Это требует комплексного подхода, включающего в себя развитие инфраструктуры, экологические аспекты, безопасность, прозрачность и справедливость в установлении тарифов, а также стимулирование инвестиций. Оптимизация транспортной и тарифной политики способствует устойчивому росту экономики и повышению качества жизни граждан. [1, 5]

Литература

1. Еловой, И. А. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов : теория, методология, организация / И. А. Еловой, И. А. Лебедева ; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с.
2. Неруш, Ю. М. Логистика в схемах и таблицах: учебное пособие/ Ю. М. Неруш; МГИМО. – Москва: Проспект, 2007. – 192 с.
3. Еловой, И. А. Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчётов). – Гомель: БелГУТ, 2001. – 336 с.
4. Ахполов, И.К. Формирование и регулирование грузовых железнодорожных тарифов. Критический анализ и предложения по совершенствованию / И.К.Ахполов. – М. , 2006. – 200 с
5. 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.

Предоставлено 03.11.2023