

УДК 658.3

**ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА ПРЕДПРИЯТИЙ ГРУЗОВОГО
ТРАНСПОРТА**
**THE TARIFF POLICY OF THE COMPANIES OF FREIGHT
TRANSPORT**

А.А. Тозик, канд. экон. наук, доц.
Белорусский национальный технический университет.
г. Минск, Беларусь
A. Tozik, Ph.D. in Economics, Associate Professor
Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus

В статье рассматриваются вопросы формирования тарифов при перевозке грузов предприятиями автомобильного транспорта. Предложены основные направления по совершенствованию системы оплаты за транспортные услуги с учетом работы транспорта в разных условиях при перевозке грузов по различным типам дорог.

The article deals with the questions of formation of tariffs for the transportation of goods by road transport enterprises. The main ways for improving the system of payment for the transport services, taking into account the work of transport in different conditions for the transport of goods on different types of roads.

ВВЕДЕНИЕ

В условиях формирования рыночных отношений снижение издержек производства, работ и услуг приобретает особую значимость. Все это в полной мере относится и к работе предприятий автомобильного транспорта. Работая в условиях здоровой рыночной конкуренции, дополнительную прибыль можно получить только при условии постоянной работы, направленной на снижение транспортных издержек. Вопросам формирования тарифной политики при работе в различных условиях посвящается данная статья.

ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Тарифы на транспортные услуги служат основой формирования доходов транспортных предприятий и, в то же время, определяют расходы народного хозяйства и населения на перевозки.

Тарифная политика предприятий грузового транспорта, в том числе и автомобильного, должна строиться с позиций перспектив развития экономики страны.

В условиях рыночных отношений регулирование воспроизводства осуществляется наряду с другими экономическими законами – законом стоимости, который действует через механизм цен и ценообразования. Здесь нет места административному, принудительному установлению цен, часто допускающему волевые решения, искажающие реальное положение дел в экономике.

Развитие рыночного ценообразования требует кардинального изменения принципов и методов формирования цен. Как известно, вне-рыночные принципы и методы формирования цен строятся на том, что они должны определяться на предприятии, т.е. в сфере производства, и нередко до начала выпуска продукции. Такой подход неизбежно приводит к тому, что за базу цен принимаются затраты на производство. Как следствие - затратный метод ценообразования. При таком подходе к построению цен рынок оказывает очень слабое воздействие на их уровень и динамику. В лучшем случае он фиксирует степень спроса на товар при уже действующей цене.

Коренное отличие рыночного ценообразования состоит в том, что реальный процесс формирования цен происходит не в сфере производства, не на предприятии, а в сфере реализации продукции, т.е. на рынке, под воздействием спроса и предложения, товарно-денежных отношений.

Цена товара и его полезность проходит проверку рынком и окончательно формируются на рынке. Поскольку только на рынке происходит общественное признание продуктов как товаров, постольку их стоимость получает общественное признание через механизм цен только на рынке.

Так как тарифами называются цены на транспортные услуги, то все вышесказанное имеет прямое отношение и к формированию цен на перевозку грузов предприятиями автомобильного транспорта.

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

Справедливо и оправдано, что в основе цены на транспортные услуги лежат затраты предприятий на 1 км пробега (общего или по отдельности с грузом и без него) и на 1 час простоя или пользования.

В какой-то степени условно тарифы подразделяются на сдельные и повременные. И если при сдельных тарифах упор делается на оплату за пробег автомобиля и дополнительно за время простоя у заказчика автотранспортных услуг, то при повременных тарифах ситуация меняется с точностью наоборот. Основная оплата идет за время пользования автомобилем и дополнительная – за пробег.

При помощи формул это будет выглядеть следующим образом.

Сдельные тарифы:

$$СТ = T_{1 \text{ км}} \times L_{\text{общ.}} + T_{1 \text{ ч пр.}} \times t_{\text{пр.}}$$

Повременные тарифы:

$$ПТ = T_{1 \text{ ч польз.}} \times t_{\text{польз.}} + T_{1 \text{ км.}} \times L_{\text{общ.}}$$

Но для того, чтобы транспортные услуги предприятия были конкурентоспособными, необходимо постоянно заниматься вопросами повышения качества оказываемых услуг и идти по пути минимизации затрат на транспортные услуги.

При таком подходе к тарифной политике для автотранспортных предприятий уйдут в прошлое такие понятия, как объем перевезенного груза в тоннах, выполненный грузооборот в ткм, простой под погрузкой – разгрузкой и т.д. Эти показатели, в первую очередь, должны являться заботой заказчиков транспортных услуг.

В связи с такой постановкой вопроса для предприятий транспорта становятся второстепенными такие показатели, как коэффициенты использования грузоподъемности и пробега, длина груженой ездки и т.д.

Что касается вопросов минимизации затрат на транспортные услуги, то, объективности ради, нужно отметить, что отсутствие, по большому счету, здоровой конкуренции на рынке транспортных услуг позволяет предприятиям несколько своеобразно подходить к определению этих затрат. Особенно это чувствуется, когда автомо-

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

били эксплуатируются в различных условиях (городские, пригородные, магистральные перевозки, а также перевозки по естественным грунтовым дорогам).

Оказание транспортных услуг в условиях перевозки грузов по различным типам дорог приводит к тому, что техническая скорость автомобиля может отличаться в 2-3 раза, расход топлива и затраты на техническое обслуживание и ремонт автомобиля – до 50%, амортизационный пробег и срок службы подвижного состава – в пределах 20-30%.

В конечном счете, затраты транспортных предприятий при различных условиях оказания транспортных услуг могут колебаться, по различным оценкам, в пределах 30-50%. А ведь сегодня преysкурранты на транспортные услуги большинства предприятий не учитывают эти нюансы.

Таким образом, отсутствие должной конкуренции позволяет транспортным предприятиям получать дополнительную прибыль при магистральных перевозках, а предприятиям, работающим, в основном, в городе и пригороде и часто осуществляющим перевозки грузов и по естественным грунтовым дорогам, иметь минимальную прибыль, а то и убытки.

Рынок пока не готов сказать по данному вопросу свое весомое слово.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Рыночная экономика требует кардинального изменения принципов и метод формирования цен. На основании анализа действующих тарифов на перевозку грузов предприятиями автомобильного транспорта в данной статье сделана попытка предложить свое видение формирования тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом, работающим в различных условиях.