

МЕТОДОЛОГИЯ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ И ПОСТРОЕНИЯ ТАРИФНЫХ СИСТЕМ ГОСУДАРСТВ

Канд. техн. наук, доц. ЕЛОВОЙ И. А.

Белорусский государственный университет транспорта (г. Гомель)

Принципы тарифообразования на транспорте. Транспортным комплексам государств принадлежит особое место в функционировании производственно-сбытовых систем в условиях рыночной экономики. Обычно программы перехода транспортных отраслей на рыночные условия хозяйствования включают все важнейшие направления их развития: структуру управления и собственности, техническую политику, развитие конкурентных основ между видами транспорта транспортно-технологических систем (ТТС) и тарифную политику [1].

Тарифная политика государств включает [2]:

- методологические основы определения уровня тарифов по видам транспорта;
- методологию установления соотношения регулируемых и свободных тарифов;
- формы управления системой тарифообразования на транспорте;
- методы воздействия тарифными инструментами на улучшение качественных характеристик транспортной продукции (синхронность, надежность, скорость, сохранность доставки и др.);
- разработку и управление механизмами индексации тарифов на транспорте;
- согласование тарифной и финансовой политики на транспорте, включая политику инвестиций на развитие и реконструкцию технической базы транспорта;
- методы определения уровня тарифных ставок в различных видах сообщения и расчета скидок с тарифов и др.

В отличие от тарифной политики тарифная система государства включает транспортные ставки (тарифы) на грузовые и пассажирские перевозки [3]. Транспортная и тарифная политика, тарифные системы должны быть взаимосвязаны при разработке государственных и ме-

ждународных программ, в том числе при внедрении эффективных ТТС в существующие и новые транспортные коридоры.

Проблемы тарифообразования в условиях становления рыночного хозяйствования являются сложными и во многом нерешенными. Результаты маркетинговых исследований показали, что транспортные тарифные политики должны основываться на тарифных ставках эффективных ТТС, связанных с ценами производимой и доставляемой продукции, а также встраиваться в инвестиционные, финансовые и ценовые политики государств на пространстве логистической производственно-транспортной системы (ЛПТС) или логистической транспортно-сбытовой системы (ЛТСС).

На основе исследований отечественных и зарубежных ученых, собственных разработок для практического пользования автором сформулированы следующие базовые **принципы тарифного регулирования ТТС и построения тарифных систем государств на пространстве ЛПТС или ЛТСС:**

1. ТТС должны применяться, а их тарифы регулироваться таким образом, чтобы повышалась ценовая конкурентоспособность доставляемых материальных ресурсов или готовой продукции между элементами ЛПТС или ЛТСС. Данный принцип может быть реализован за счет применения в соответствии с законом предложения и спроса эффективных логистических транспортно-технологических систем (ЛПТС) с минимальными транспортно-логистическими затратами. Для этого транспортные тарифы должны быть связаны со стоимостью ЛПТС, которая является частью конечной цены готовой продукции на последнем элементе ЛПТС или ЛТСС.

2. ЛПТС и соответствующие им ТТС влияют на цены предложения промежуточных и конеч-

ных видов продукции ЛПТС или ЛТСС через транспортно-логистические затраты, которые складываются из тарифов, затрат, потерь и компенсаций у клиентов. Качество транспортного обслуживания отражается в транспортно-логистических затратах, которые входят в цену предложения и ограничены ценой спроса.

3. Величина отправки, расстояние, объем перевозок и экономические регуляторы (налоги, неналоговые платежи, пошлины и т. п.) относятся к внешним параметрам ТТС и влияют не только на эксплуатационные расходы видов транспорта, но и транспортно-логистические затраты.

4. Вмешательство в тарифное регулирование ТТС путем проведения соответствующих тарифных политик с учетом интересов субъектов хозяйствования на пространстве ЛПТС или ЛТСС обусловлено потребностями государств, включая социальные вопросы по защите их населения. Корректировка тарифов обусловлена ограничением сферы свободного действия закона спроса и предложения на товарном и транспортном рынках. Пределы тарифного регулирования ТТС зависят от потребностей производства, сбыта и населения в льготных тарифах. В качестве механизма изменения провозных платежей ТТС могут выступать тарифные политики государств и экономические регуляторы, которые учитывают интересы субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС или ЛТСС.

5. Тарифы видов транспорта ТТС регулируются в соответствии с изменением транспортно-логистических затрат на элементах ЛПТС или ЛТСС и их влияния на цену предложения конечной готовой продукции или товара, а также с учетом интересов государств и их транспортных комплексов, транснациональных компаний (монополий), снабженческих и сбытовых организаций (посредников), промышленных предприятий, операторов смешанных перевозок грузов, экспедиторов (субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС или ЛТСС).

6. Стоимость ТТС и соответствующие им тарифы, регулируемые в соответствии с п. 1, обеспечивают клиентам на элементах ЛПТС или ЛТСС и видам транспорта наибольшую прибыль, которая распределяется рациональным образом в соответствии с нормативно-

правовыми актами и соглашениями (конвенциями).

7. Образованная дополнительная прибыль за счет эффективных ТТС должна идти на общее благо, предоставляя пониженные тарифы на определенные материальные ресурсы внутри ЛПТС или ЛТСС, преимущественно на социально важные грузы. В результате будет осуществляться поддержка промышленности, торговли и населения государств.

8. Уменьшение провозных платежей при перевозке материальных ресурсов между элементами ЛПТС приносит больший эффект экономике государств по сравнению со снижением тарифов при доставке товаров (ценных грузов).

9. В процессе доставки товаров (ценных грузов) целесообразно применять прогрессивные ТТС и соответствующие им тарифы, так как эти системы доставки в наибольшей степени снижают транспортно-логистические затраты.

10. Транспортно-логистические затраты и соответствующие им тарифы по конкретным наименованиям продукции более объективны и целесообразны по сравнению с укрупненными номенклатурами грузов, так как они в наибольшей степени учитывают влияние систем доставки товаров на цену их предложения.

11. Унификация (объединение) транспортно-логистических затрат для всех грузов нецелесообразна, так как эти затраты будут неточно описаны количественно и неадекватно будет учтено действие закона спроса и предложения по конкретной продукции. В то же время возможно и необходимо деление транспортно-логистических затрат и соответствующих им тарифов на классы в зависимости от режимов доставки, взаимодействия в начально-конечных и транзитных пунктах, стоимости грузов, видов сообщения и других параметров.

12. Транспортно-логистические затраты должны учитываться и подтверждаться статистикой в производстве, на транспорте и в потреблении материальных ресурсов и готовой продукции, включая выполнение таможенных и других вспомогательных операций. Необходимо, чтобы статистика по транспортно-логистическим затратам публиковалась своевременно и велась единообразно в соответствии с

проводимой транспортной и тарифной политиками государств.

13. В реальной действительности транспортно-логистические затраты по каждому виду продукции как у клиентов, так и на транспорте не учитываются. В то же время возникает потребность в их определении для оценки влияния ТТС и их тарифов на цену предложения доставляемой продукции. Выполненные исследования показали, что решение этой задачи возможно по отношению к существующей системе доставки продукции на основе разработанной методологии и методик [2].

14. На пространстве ЛПТС или ЛТСС государства осуществляют тарифное регулирование ТТС, минимизируя транспортно-логистические затраты и ограничивая прибыль субъектов хозяйствования. Такое регулирование может производиться непосредственным определением размеров прибыли через норму рентабельности или посредством установления максимальных (предельных) тарифных ставок. В условиях конкуренции на рынке транспортных услуг второй способ предпочтительнее первого, а предельные тарифы следует устанавливать на основе разработанного методического обеспечения [2].

15. Общий тариф ТТС лимитирован ценой спроса, определяется в соответствии с разработанной методикой и ограничивается кривой безразличия. В этих условиях возникает необходимость ограничения соперничества в заданных пределах между видами транспорта внутри ТТС, которая может осуществляться:

- установлением предельных тарифных ставок для участвующих видов транспорта или для различных видов сообщения одного транспорта в ТТС;
- созданием соответствующей административной организации, которая могла бы регулировать конкуренцию между видами транспорта по принципу взаимных соглашений.

16. Тарифное регулирование ТТС на межгосударственном уровне осуществляется через тарифные политики стран, учитывающие влияние стоимости ТТС на цены предложения, которые должны быть меньше или находиться в положительном эластичном соотношении с ценами спроса, увеличивая соответственно прибыль или доход промышленных и транспорт-

ных предприятий. Такой подход позволяет гармонизировать интересы государств, видов транспорта и субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС или ЛТСС, сбалансировать внутренние и международные транспортные рынки с товарными. В качестве аккумуляторов финансовых средств выступают бюджеты государств и субъектов хозяйствования в пределах ЛПТС или ЛТСС.

17. Инвестиции на развитие видов транспорта ТТС могут формироваться за счет бюджетов государств, субъектов хозяйствования на пространстве ЛПТС или ЛТСС, кредитов банков, средств транспорта и другими способами. В первых четырех случаях инвестиции не влияют на провозные платежи, а в остальных – включаются в тариф.

18. Транспортные тарифы и экономические регуляторы являются составными элементами цены предложения, ограниченной сверху ценой спроса. Поэтому их количество и величина должны быть сбалансированы в пределах допустимого значения цены предложения. В целом система тарифов и экономических регуляторов преследует одну цель – повышение благосостояния населения государств в пределах ЛПТС или ЛТСС за счет:

- роста выпуска видов продукции и реализации товаров на элементах ЛПТС или ЛТСС в результате снижения цен предложения из-за использования эффективных ЛТТС;
- наполняемости бюджетов государств, субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС или ЛТСС и их рационального распределения между производственной, транспортной и социальной сферами.

Разработанное методологическое и методическое обеспечение оценки уровня тарифов позволяет рассчитывать их в зависимости от рассматриваемых выше параметров [2].

19. Соотношение между тарифами в различных видах сообщения должно не уменьшать доход транспортных предприятий, а способствовать росту ВВП государств. Для этого уровни тарифов при перевозке экспортно-импортных и транзитных грузов устанавливаются с учетом величины провозных плат на маршруте перевозки от грузоотправителя до грузополучателя, не оказывая влияния при этом на общий объем перевозок и ценовую конкурентоспособность

доставляемой продукции. Решение данной задачи осуществляется на основе современной автоматизированной информационно-планирующей системы с реальной исходной базой, формулируемой и корректируемой на основе результатов маркетинговых исследований товарного и транспортного рынков.

20. В процессе адаптации товаров к условиям конкуренции на транспортном рынке следует выполнять требования:

- соответствие уровня тарифов реальным условиям перевозки и учет влияния ТТС на затраты, потери и компенсации клиентов;
- равные возможности получения клиентами обоснованной скидки с тарифов при увеличении объемов, предоплаты перевозок и выполнении других условий, приносящих дополнительный доход и прибыль транспортным предприятиям;
- регулирование тарифов государствами в пределах ЛПТС или ЛТСС с учетом интересов субъектов хозяйствования. Для контроля тарифов в пределах регламентированных норм государственные органы должны привлекать к участию промышленные, товарно-сбытовые и транспортные предприятия с широкой оглаской результатов в печати;
- предварительное объявление изменений в тарифы установленным порядком: повышение тарифов – за месяц до введения; пониженные тарифы должны действовать не менее трех месяцев до их повышения.

21. Изложенные выше принципы применимы для ТТС с учетом видов транспорта различных форм собственности.

Методология тарифного регулирования ТТС и формирования тарифных политик государств основывается на принципах, закладываемых в методы установления тарифов конкретных схем доставки грузов. В свою очередь, провозные платежи зависят от тарифных политик государств, расположенных в пределах ЛПТС или ЛТСС, а также других факторов. Основные идеи тарифного регулирования ТТС сформулированы в их принципах и в общем виде сводятся к следующему:

- тарифы – часть транспортно-логистических затрат или стоимости ТТС (ЛПТС);
- стоимости ТТС или ЛПТС – элементы соответственно промежуточной или конечной цен

материальных ресурсов или товаров ЛПТС или ЛТСС;

- цены спроса материальных ресурсов или товаров определяют размер доходов и прибыли промышленных, транспортных, сбытовых и других предприятий, а также предельные стоимости ТТС на элементах ЛПТС или ЛТСС;
- предельный уровень тарифов ТТС определяется ее стоимостью, которая зависит также от режимов взаимодействия в начально-конечных и транзитных пунктах, видов транспорта в системе доставки грузов и других факторов;
- базовые (предельные) тарифы ТТС адаптируются к условиям конкуренции на транспортном рынке.

В качестве способа исследования проблемы тарифного регулирования ТТС и тарифных политик государств на пространстве ЛПТС или ЛТСС целесообразно использовать маркетинговый анализ рынка транспортных услуг с целью выделения основных параметров, определяющих уровень тарифных ставок систем доставки грузов.

Предлагаемый подход к тарифному регулированию ТТС базируется на логистических принципах функционирования систем снабжения, производства, транспортировки и сбыта конкретных материальных ресурсов и готовой продукции на элементах ЛПТС или ЛТСС с учетом природно-географических, экономических, транспортных и других факторов. Научное обоснование предельных тарифов ТТС основывается на ценах материальных ресурсов, ограниченных конечной ценой готовой продукции на последнем элементе ЛПТС, а также других факторах, включая структуру ЛПТС, инвестиции, социальные вопросы и др.

Научное обобщение тарифного регулирования ТТС состоит в том, что тарифные политики следует формировать в пределах стран на пространстве ЛПТС или ЛТСС, учитывая интересы субъектов хозяйствования, где объявляемые тарифы должны обеспечивать использование эффективных ЛПТС. В конечном итоге методология тарифного регулирования ТТС направлена на создание соответствующих методов обоснования и механизмов управления, связанных с внедрением прогрессивных систем доставки грузов с минимальными транспортно-логистическими затратами и поддержанием на

необходимом уровне транспортных тарифов с целью повышения ценовой конкурентоспособности продукции на последнем элементе ЛПТС или ЛТСС и увеличения при этом доходов и прибыли от реализации товаров. При этом будет проводиться эффективная тарифная политика органами управления на государственном и корпоративном уровнях.

Для обоснования транспортных тарифов предлагается комбинированный метод, а в качестве механизма тарифного регулирования ТТС целесообразно использовать предельные тарифные ставки и косвенные параметры управления. Применение комбинированного метода тарифообразования обусловлено невозможностью учета традиционными способами (административным, затратным (по издержкам), рыночным, контрактным, параметрическим (с учетом параметров качества)) структуры ЛПТС или ЛТСС и конечной цены готовой продукции. Поэтому следует использовать комбинированный метод, включающий следующие этапы:

- установление предельных тарифных ставок («тарифного коридора») на основе комплексного метода, учитывая при этом структуру ЛПТС или ЛТСС, влияние транспортно-логистических затрат на конечную цену готовой продукции или товара. Здесь же используется затратный метод для обоснования тарифов и размера поддержки транспорта со стороны государств или субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС или ЛТСС с целью обеспечения эффективных режимов взаимодействия видов транспорта в начально-конечных и транзитных пунктах;

- адаптацию провозных платежей в пределах «тарифного коридора» к условиям конкуренции на транспортном рынке на основе контрактных и рыночных методов с целью учета реальных условий, включая стохастичность спроса, ненадежность функционирования системы доставки груза, альтернативность маршрутов перевозки груза с использованием различных ТТС и т. п. При этом рыночным методом учитываются спрос и предложение перевозимой продукции в зависимости от стоимости ТТС и уровня ее тарифов. Однако при небольшой доле транспортной составляющей или стоимости ТТС в конечной цене продукции

влияние систем доставки грузов будет минимальным (нулевым), практически независимым от скидок с тарифов. Несмотря на это, клиент выбирает ТТС с минимальной стоимостью для получения дополнительной прибыли за счет сокращения транспортно-логистических затрат и провозных плат.

На основе результатов исследований автора предлагается в методологию формирования Прейскуранта № 10–01 железнодорожного транспорта заложить принципы тарифного регулирования ТТС и тарифных политик государств на пространстве ЛПТС или ЛТСС:

1. Эффективные ТТС с участием железнодорожного транспорта с минимальными транспортно-логистическими затратами и интересами субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС или ЛПТС. Таким ТТС будет соответствовать высокое качество транспортного обслуживания.

2. Платежеспособность груза, а не транспортный фактор – себестоимость и рентабельность перевозок. Здесь будет представлена тарифная политика государства, а тарифное регулирование ТТС будет осуществляться путем установления предельных тарифных ставок для грузов различных классов в зависимости от их стоимости, занимаемого места в технологии производства и сбыта готовой продукции и оцениваться по степени влияния на конечную цену готовой продукции или товара на последнем элементе ЛПТС или ЛТСС.

3. Рациональные системы инвестиций в развитие ЛПТС и транспортных систем государств на их пространстве, а также в тарифное регулирование ТТС и поддержку тарифных политик этих стран, которые теоретически могут формироваться за счет: средств из бюджетов государств и субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС или ЛТСС; долгосрочных кредитов, включая льготные; повышения тарифов и формирования соответствующих фондов; частных инвесторов, которым предоставляется инвестиционная скидка с тарифов. Каждый из вариантов формирования или получения инвестиций применяется в зависимости от экономических условий и отношений в государствах на пространстве ЛПТС или ЛТСС.

4. Систему адаптации тарифов к условиям конкуренции на транспортном рынке, что объ-

ясняется следующим: деятельность субъектов хозяйствования связана с функционированием ЛПТС или ЛТСС и соответствующими им ЛТТС, а государства – с множеством элементов *этих систем, которые накладываются друг на друга*, образуя товарный и транспортный рынки. В этих условиях возникает задача по адаптации тарифов к условиям конкуренции на транспорте рынке с учетом интересов всех участников на элементах ЛПТС или ЛТСС.

В рамках Союза Россия – Беларусь системы доставки грузов должны быть синхронизированными на основе эффективного функционирования ЛПТС или ЛТСС, расположенных на их территории, а тарифное регулирование ТТС и тарифные политики – гармонизированными с

целью повышения ценовой конкурентоспособности материальных ресурсов и товаров. Данное концептуальное положение должно быть положено в основу тарифных систем железнодорожного транспорта этих государств.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кучевский Н. Г. Транспорт Беларуси: Интеграционные процессы / Под ред. В. Ф. Медведева. – Мн.: ИООО «Право и экономика», 2003. – 257 с.
2. Еловой И. А. Тарифы логистических транспортно-технологических систем: Теория и методы расчетов. – Гомель: БелГУТ, 2001. – 336 с.
3. Полещук И. И., Терешина В. В. Ценообразование: Учеб. / Под общ. ред. И. И. Полещук. – Мн.: БГЭУ, 2001. – 303 с.

УДК 316.3342 (476)

СОЦИАЛЬНАЯ ПОТРЕБНОСТЬ В РЕФОРМИРОВАНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ БЕЛОРУССКОГО ОБЩЕСТВА

Канд. философ. наук, доц. ШИРШОВ И. Е.

Белорусский государственный экономический университет

Успех ступенчатых реформ в областях макро- и микроэкономики (между которыми – «сквозная связь») во многом предопределяется первым, правильно выбранным шагом, который должен привести в движение последующие звенья в цепи преобразований. При этом важно выдержать одно стратегическое направление, основанное на единой системе ценностей и идеалов народной демократии, наследницы аутентичной социал-демократии. И в «белорусской модели», и в «шведской модели», говоря словами О. Шпенглера, государство является формой народа.

В лекции, прочитанной студентам БГЭУ, Президент Республики Беларусь А. Г. Лукашенко указал на то, что экономическая политика белорусского государства должна рассчитывать на встречные усилия и устремления поддерживаемого им социального актива общества, к которому относится и так называемая

рабочая элита, способная повести за собой трудовую массу, привлекая на свою сторону колеблющиеся группы. «Социальная справедливость, – подчеркнул Глава государства, – предполагает не иждивенчество, а создание условий, при которых каждый гражданин страны занимает в обществе то место, которое он заслужил своим трудом и талантом.

Мы прекрасно понимаем, что суть социально ориентированной экономики заключается не только в помощи нуждающимся. Государственная политика предусматривает также инвестиции на формирование человека – деятельного, инициативного, способного нести ответственность за себя и своих близких, умеющего и обладающего желанием работать и зарабатывать» [1]. Из этой установки следует принцип рационального равенства-неравенства, сформулированный еще древними греками в период расцвета античной демократии. Подлинная