

$$(p + a_1/V^2 + a_2/V^3 + a_3/V^4 + a_4/V^5)V = MT, \quad (5)$$

где p – уровень цен товаров на свободном рынке, а a_1, a_2, a_3 и $a_4 = \text{const}$.

Очевидно, что дробные члены в этих уравнениях являются монопольными надбавками к ценам свободного рынка, обусловленными монополизацией реальной товарно-денежной экономики. Уравнения обмена (2)–(5) можно преобразовать:

$$pV = MT(1 + B_T/V); \quad (6)$$

$$pV = MT(1 + B_T/V + C_T/V^2); \quad (7)$$

$$pV = MT(1 + B_T/V + C_T/V^2 + D_T/V^3); \quad (8)$$

$$pV = MT(1 + B_T/V + C_T/V^2 + D_T/V^3 + E_T/V^4). \quad (9)$$

Из уравнений (6)–(9) видно, что дополнительные члены в их правой части являются дополнительным доходом, связанным с монополизацией рынков (потенциальным доходом, который теряется в условиях свободного рынка). Очевидно, что уравнение обмена (1), которое в экономической литературе носит название уравнения Фишера, является уравнением состояния идеального товарно-денежного хозяйства (совершенная конкуренция), а уравнения (2)–(5) – уравнениями состояния хозяйства с различными уровнями монополизации рынка (несовершенная конкуренция). Так как монополизация рынков, в конечном счете, связана с монополизацией средств производства, т. е. с частной собственностью, а известны три принципиально разных вида труда (свободный труд, наемный труд и труд рабов), соответствующие трем разным отношениям собственности, то три устойчивые состояния товарно-денежного хозяйства можно идентифицировать как свободную рыночную экономику (1), буржуазное общество (экономическое принуждение к труду) (3) и рабовладельческий строй (5) (физическое, точнее, правовое, принуждение к труду).

Из вышеизложенного следует, что западная модель экономики, основанная на частной собственности и наемном труде, не является ни единственным устойчивым состоянием товарно-денежного хозяйства, ни его завершающей стадией. Она не является свободной рыночной экономикой и принципиально ею быть не может. Следовательно, ее нельзя выбирать в качестве оптимальной модели при реформировании экономики стран с национализированной собственностью, в том числе экономики Республики Беларусь. Оптимальной моделью является экономика с совершенной конкуренцией, основой которой является свободный рынок (рынок, свободный от монополий), т. е. свободная рыночная экономика. Такая экономика должна быть основана не на частной, а на общественной собственности на средства производства и демократическом по характеру праве распоряжения ими. Это право может быть реализовано с помощью долевого финансового лизинга (персонализированной аренды), ликвидирующего наемный труд. Поскольку для нелинейных систем характерно кооперативное поведение составляющих их элементов, то свободную рыночную экономику логично назвать “строением цивилизованных кооператоров”, “строением свободно ассоциированных производителей”, т. е. “рыночным социализмом”.

УДК 656.2

О ПРОБЛЕМЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКСПОРТНЫХ ТАРИФОВ

С. Ю. ЕЛИСЕЕВ

Департамент управления перевозками МПС РФ

Е. Ю. МОКЕЙЧЕВ

Петербургский государственный университет путей сообщения

А. С. РЯЩИКОВ

Самарская государственная академия путей сообщения

Комиссией Правительства РФ по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте было принято решение о реализации с января 2003 года второго этапа унификации грузовых тарифов без перераспределения тарифной нагрузки с рынка международных пе-

ревозок на внутренний рынок и нарушения сложившегося финансово-экономического баланса федерального железнодорожного транспорта, не приводящего к увеличению транспортной составляющей у грузоотправителей.

В случае проведения второго этапа унификации тарифов следует ожидать рост объемов перевозок экспортных грузов на 15–20 % и снижения перевозок во внутрироссийском сообщении на 2,5–3 % (по оценке ЦФТО МПС РФ).

Работа с экспортом в 2002 году показала, что отрасль не имеет резервов пропускных способностей в основных российских портах и по пограничным переходам (Эстония, Китай, Украина (Тополи)).

Снижение экспортных тарифов в этих направлениях приведет к значительному росту объемов предъявления грузов к перевозке в направлениях, не имеющих резервов пропускной способности, что вынудит МНС отказать грузоотправителям в этих перевозках, чтобы не омертвлять дефицитный подвижной состав, в первую очередь, полувагоны и цистерны.

В связи с этим полагаем необходимым:

1 В 2003 году второй этап унификации грузовых железнодорожных тарифов по перевозкам внешнеторговых грузов через погранпереходы проводить с учетом их пропускных способностей, чтобы не иметь тех тяжелых для отрасли последствий, которые имели место после первого этапа унификации (брошенные под портами поезда, неравномерная загрузка портов).

2 Предоставление права МНС России оперативного регулирования экспортных тарифов в зависимости от загрузки портов и погранпереходов.

УДК 656.2.003

ОЦЕНКА ПРОДУКЦИИ ТРАНСПОРТА В НОВЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

И. А. ЕЛОВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта

По оценке ученых-экономистов, XXI век характеризуется глобализацией экономики, когда обмен исходными материалами и готовой продукцией осуществляется на международном уровне, так как логистические производственно-транспортные (ЛПТС) и транспортно-сбытовые системы (ЛТСС) располагаются на территории нескольких государств, занимая геоэкономическое пространство.

Процессы глобализации порождают размещение производственно-транспортно-сбытового комплекса на территории нескольких государств, что требует при разработке показателей оценки продукции транспорта учета следующих факторов:

- влияние элементов ЛПТС на конечную цену выпускаемой готовой продукции в условиях несовпадения экономических границ с географическими;
- особенностей технического оснащения транспортного комплекса; налоговой и правовой систем и других факторов, присущих государствам на пространстве ЛПТС или ЛТСС, так как применение прогрессивных транспортно-технологических систем (ТТС) приведет к образованию дополнительной прибыли на элементах производственно-транспортно-сбытовых систем за счет снижения транспортно-логистических затрат (ТЛЗ).

Недостаток существующих показателей оценки продукции транспорта состоит в том, что они не учитывают влияние систем доставки исходных материалов на конечную цену выпускаемой продукции на последнем элементе ЛПТС. При этом, как правило, рассматриваются только транспортные затраты одного вида транспорта. В связи с этим оценку продукции транспорта следует производить с позиций ТТС, которая учитывает влияние системы доставки на ТЛЗ, включающие затраты, потери и компенсации клиентов. В этом случае при оценке эффективности ТТС должны быть численно решены задачи при объединении трех критериев на разных условиях: «затраты», «время», «качество».

В результате выполненных исследований установлено: