

УДК 656.031

*И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук; Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

## РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ В ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

Рассматриваются принципы, функции и методы тарифного регулирования транспортно-технологических систем (ТТС) для различных уровней управления. Приводятся рекомендации по применению экономического механизма регулирования тарифов.

**Ф**ункции тарифного регулирования ТТС. Тарифное регулирование на транспорте связано с функциональной деятельностью одного или нескольких государств на пространстве логистической производственно-транспортной системы (ЛПТС) или логистической транспортно-сбытовой системы (ЛТСС). Причем, по мнению ряда авторов, функции государства могут трансформироваться или вовсе редуцироваться. Для Республики Беларусь на современном этапе можно выделить несколько типичных государственных функций [4, с. 98]: законодательная; экономико-правовая; стабилизации экономического положения; социальной поддержки населения; участия в создании экономической и социальной инфраструктуры рынка; поддержка интеллектуального потенциала нации. Имеются другие мнения, когда «государственное регулирование в широком смысле слова включает прогнозирование, планирование, финансирование, бюджетирование, налогообложение, кредитование, администрирование, учет, контроль» [6, с. 66].

В конечном итоге функции тарифного регулирования ТТС на государственном уровне подразумевают целенаправленное воздействие субъекта на объект регулирования с целью перехода последнего в качественно новое состояние. Как известно, эти функции разделяются на *общие* и *специфические*. К *общим функциям* обычно относят: целеполагание, организация, мотивация, координация, учет и контроль [4, с. 99]. Специфические функции отражают особенности логистической транспортно-технологической системы (ЛПТС) и цели их регулирования: снижение цен предложения доставляемых исходных материалов и готовой продукции между элементами ЛПТС и ЛТСС и увеличение по этой причине спроса на товар; увеличение совокупного дохода предприятий конкретного государства за счет спроса на готовую продукцию или экспортируемый товар; создание условий для инвестиций в лимитирующие элементы ЛПТС; обеспечение социально приемлемых пассажирских тарифов для населения и др. К *специфическим функциям* тарифного регулирования ТТС отнесены

следующие:

1 *Законодательная функция* заключается в создании синхронизированного и эффективного правового поля для функционирования в оптимальных режимах производственных и транспортных субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС и ЛТСС. Эта функция является квинтэссенцией тарифного регулирования на элементах ЛПТС.

2 *Функция нормативно-правового регулирования* базируется на законодательной функции и предусматривает разработку нормативно-правовых актов, регулирующих взаимоотношения между клиентами и видами транспорта в начально-конечных и транзитных пунктах, а также поставщиками и потребителями продукции. Наличие данной функции позволяет синхронизировать в пространстве и времени функционирование производственно-транспортных субъектов хозяйствования ЛПТС и ЛТСС.

3 *Административная функция* предусматривает применение властных полномочий с целью устранения или профилактики реальных или возможных отклонений провозных платежей от их нормальных значений. Эту функцию используют в случаях, когда применение других функций не приносит необходимого эффекта или невозможно.

4 *Функция государственной или корпоративной поддержки* означает предоставление льготных тарифов на элементах ТТС или ЛТСС с целью поддержки отдельных видов транспорта или систем доставки и получения за счет этого эффективного снижения конечной цены готовой продукции на последнем элементе ЛПТС или ЛТСС. Использование этой функции может быть обусловлено: необходимостью стимулирования экономически невыгодных перевозок, но экологически чистых ТТС; отсутствием необходимой транспортной инфраструктуры для использования прогрессивных ТТС и др.

5 *Функция комплексного управления* состоит в тарифном регулировании ЛПТС, которые могут располагаться на территории нескольких государств. Реализация этой функции обусловлена глобализацией мировой экономики. Она направле-

на на реализацию стратегических установок тарифной политики нескольких государств в сфере управления транспортным рынком.

Следовательно, общие и специфические функции тарифного регулирования направлены на использование таких ТТС, которые обеспечивают эффективное функционирование ЛПТС (ЛТСС) и экономик государств на их пространстве (рисунок 1).

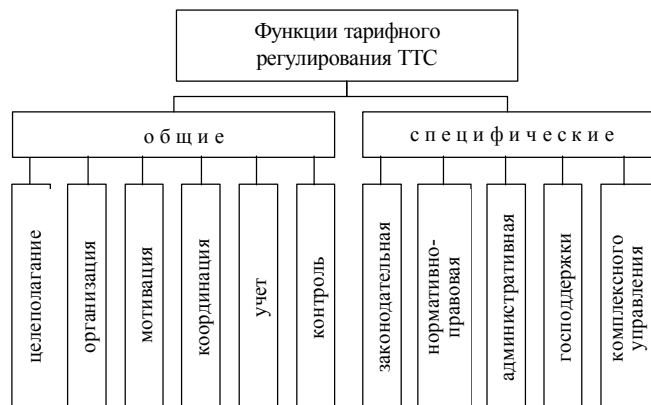


Рисунок 1 – Общие и специфические функции тарифного регулирования ТТС

Функции тарифного регулирования и функциональные возможности производственно-транспортно-сбытовых систем тесно связаны в ЛПТС или ЛТСС (таблица 1). Функции ТТС в механизме социально-экономического регулирования являются при необходимости объектом воздействия со стороны одного или нескольких государств. В частности, если ТТС не в состоянии эффективно реализовать свои функции, то государство может их усилить посредством выделения необходимого ресурсного потенциала или, наоборот, ограничить сферу действия определенной функции, если она может привести к негативным результатам.

Таблица 1 – Функциональные возможности производственно-транспортно-сбытовых систем

Тип системы	Функциональные возможности производственно-транспортно-сбытовых систем
ППТС <sub>i</sub>	Эффективное функционирование смежных производителей исходных материалов ТТС <sub>i</sub> и на элементах ВПТС
ВПТС <sub>i</sub>	Синхронизированное производство, поставка и переработка исходных материалов на параллельных логистических цепях для своевременного выпуска полуфабрикатов (ПФ <sub>i</sub> ) или комплектующих изделий (КИ <sub>i</sub> ) на элементах ВПТС
ВПТС	То же для выпуска готовой продукции в зависимости от спроса на рынке готовой продукции конкретного ЛПТС
ГТСС <sub>i</sub>	Эффективное функционирование транспортно-сбытовой системы и посредников на элементах ВПТС
ВТСС <sub>i</sub>	Синхронизированная поставка и реализация готовой продукции (товаров) на промежуточных элементах розничной торговли на параллельных логистических цепях в зависимости от спроса на нее на элементах ВПТС
ВТСС	То же для покупки в розничной торговле и потребления в зависимости от спроса на нее на товарном рынке ЛПТС

Продолжение таблицы 1

Тип системы	Функциональные возможности производственно-транспортно-сбытовых систем
ЛПТС	Своевременное производство ГП и эффективное функционирование ЛПТС в зависимости от спроса на внутреннем и внешнем рынках
ЛТСС	Своевременная и эффективная поставка готовой продукции или товаров в зависимости от спроса на нее на внутреннем и внешнем рынках
ГТТС <sub>i</sub>	Эффективное функционирование транспортно-технологических систем на внутрисубъектном и международном транспортном рынках
ВГТС <sub>i</sub>	Синхронизированная доставка исходных материалов и готовой продукции на параллельных логистических цепях интегрированной логистической производственно-транспортно-сбытовой системы
ЛПТС	Своевременная, сохраняющая и синхронизированная доставка исходных материалов и готовой продукции между элементами ИЛПТС, а также эффективное функционирование транспортного комплекса на внутреннем и внешнем транспортных рынках
ИЛПТС <sub>С</sub>	Своевременные и эффективные производство, доставка и продажа готовой продукции и товаров в зависимости от спроса на них на внутреннем и внешнем рынках

*Методы тарифного регулирования ТТС.* Функционирование ЛПТС и ЛТСС во многом зависит от разумного сочетания свободного тарифообразования с регулированием тарифов ТТС. Опыт показывает, что практически во всех странах на пространстве ЛПТС или ЛТСС применяется тарифное регулирование на транспорте. Традиционно применяются следующие способы регулирования транспортных тарифов [3, с. 211-220]:

- индексация тарифов в зависимости от уровня инфляции;
- дифференциация тарифов в зависимости от доли транспортной составляющей, когда дополнительная тарифная нагрузка передается на грузы с относительно высокой стоимостью;
- освобождение грузовых тарифов от компенсационной части, связанной с убыточностью пассажирских перевозок, которая погашается за счет выделения средств из бюджета;
- ограничение уровней тарифов за счет установления нормативной прибыли или рентабельности;
- использование более точных способов калькуляции эксплуатационных расходов и применение прогрессивных нормативов материально-технических ресурсов при расчете транспортных издержек.

*Методология тарифного регулирования ТТС* основывается на научных принципах построения методов оценки и установления предельных тарифных ставок, проведения других мероприятий на элементах ЛПТС или ЛТСС или на государственном уровне с целью повышения ценовой конкурентоспособности доставляемых исходных материалов или конечной готовой продукции. Основные положения построения методов оценки уровня тарифов ТТС базируются на принципах

тарифного регулирования ТТС. В общем плане под методами управления обычно понимают способы и приемы оценки управленческих ситуаций, включая конкретные инструменты управленческого воздействия на основе действующих правовых, экономических, организационных, технологических и других норм.

*Методы тарифного регулирования ТТС* – это способы и приемы оценки ситуации и управленческого воздействия государственных и иных органов на систему производственно-транспортно-сбытовых отношений, возникающих в процессе доставки исходных материалов и готовой продукции между элементами ЛПТС и ЛТСС. Они наиболее тесно связаны с функциями управления, так как являются средством их материализации.

Проводимая политика в сфере тарифного регулирования ТТС должна базироваться на следующих положениях:

- в процессе транспортировки стоимость перевозимой продукции возрастает. Поэтому ТЛЗ (стоимость ТТС), включающие тариф на грузовые перевозки, представляют собой денежное выражение прироста стоимости продукции в результате ее транспортировки;

- виды транспорта в ТТС являются крупными потребителями металла, строительных материалов, угля, электроэнергии, топлива и других материальных ресурсов, цены на которые формируют эксплуатационные расходы транспорта и влияют на стоимость ТТС и уровень транспортных тарифов;

- стоимость транспортных услуг и в целом ТТС отражается в различных элементах цены продукции у поставщика и потребителя: себестоимости (транспортно-заготовительные расходы по доставке материальных ресурсов для производств готовой продукции; затраты на накопление груза на отправку; потери от замедления оборачиваемости оборотных средств при хранении и перевозке и др.); в прибыли (потери и компенсации при нарушении договорных обязательств при перевозке); в оптовой и розничной торговых наценках;

- транспортные предприятия в ТТС должны работать рентабельно, обеспечивая себе условия для расширенного воспроизводства и внося все налоги и неналоговые платежи, предусмотренные действующим законодательством. Поэтому стоимость ТТС и входящих в нее тарифов зависит от налоговой системы и неналоговых платежей;

- использование различных ТТС будет изменять их стоимость и существенно влиять на уровень и динамику отпускных оптовых и розничных цен продукции и товаров на элементах ЛПТС или ЛТСС;

- в основе определения уровня тарифов участвующих в ТТС видов транспорта должны быть эффективные системы доставки грузов, снижаю-

щие цены предложения доставляемых материальных ресурсов готовой продукции между элементами ЛПТС или ЛТСС.

Такой подход позволяет осуществить рациональное тарифное регулирование ТТС как на элементах ЛПТС и ЛТСС, так и территории государств этих систем на основе рационального законодательства в сфере правовых, административных и налоговых систем.

Методы тарифного регулирования ТТС применяются в зависимости от поставленных целей, реальной ситуации и ресурсных ограничений. В связи с этим рассмотрение проблемы адекватности методики классификации методов тарифного регулирования ТТС по определенным критериям не имеет смысла. Тарифное регулирование ТТС может осуществляться на транскорпоративном и государственном уровнях, а в отдельных случаях – на местном.

Тарифное регулирование ТТС позволяет с помощью законодательных, административных и бюджетно-финансовых мероприятий государств, расположенных на пространстве ЛПТС или ЛТСС, воздействовать на транспортные тарифы таким образом, чтобы способствовать стабильному функционированию ЛПТС или ЛТСС, не снижая цену конечной готовой продукции на последнем элементе этих систем, а также развитию экономик государств в пределах производственно-транспортных систем. Оно дает возможность: устранить недостатки, присущие рыночной системе; равномерно распределить дополнительные доходы между государствами на ТЛЗ за счет применения эффективных ТТС; рационально использовать природные ресурсы и обеспечивать охрану окружающей среды, применяя экологически чистые ТТС; развивать социальную сферу, необходимую государствам на пространстве ЛПТС или ЛТСС.

Аналогично осуществляется тарифное регулирование ТТС в пределах горизонтальной производственно-транспортной системы (ГПТС) или горизонтальной транспортно-сбытовой системы (ГТСС), где учитывается глобальная цель по снижению конечной цены продукции на последнем элементе ЛПТС или ЛТСС.

Тарифное регулирование ТТС обычно осуществляется с помощью *косвенного* и *прямого* регулирования. *К косвенному регулированию ТТС* относятся меры по принятию и совершенствованию антимонопольного законодательства, обоснованная налоговая политика, предоставление дотаций и субсидий в сфере транспорта.

В цене предложения потери и компенсации могут переходить от клиентов к транспорту и наоборот, изменяя их прибыль, доход. Однако в целом цена предложения остается постоянной. В такой ситуации можно установить оптимальные значе-

ния нормативно-правовых параметров, соответствующих минимальным ТЛЗ и цене предложения, которые будут обеспечивать эффективное функционирование ГПТС или ГТСС за счет применения прогрессивных ТТС.

*Прямое тарифное регулирование ТТС* осуществляется тремя способами путем установления максимальных, минимальных тарифов и «тарифного коридора». Предельные тарифные ставки могут устанавливаться исходя из интересов транспорта, государства, субъектов хозяйствования в пределах ЛПТС или ЛТСС. Причем, в основу тарифного регулирования должны закладываться эффективные ТТС, где уровень тарифов регулируется с учетом ограничений на параметры в ГПТС или ГТСС, фискальной политики государств, условий конкуренции на транспортном рынке и других факторов.

По времени действия тарифное регулирование ТТС может быть перманентным, парциальным и спорадическим.

По степени охвата ТТС или ЛПТС регулирующим воздействием методы могут быть комплексные, сегментные и индивидуальные.

По масштабности методы тарифного регулирования ТТС могут быть стратегическими, тактическими, оперативными и текущими.

В результате выполненных исследований установлено:

1 Теоретические основы тарифного регулирования транспортных систем связаны с обоснованием параметров ТТС косвенного или прямого регулирования на основе использования эффективных систем доставки грузов, способствующих снижению цен предложения как на промежуточных, так и последних элементах ЛПТС и ЛТСС. Механизм тарифного регулирования ТТС осуществляется через тарифные политики государств на территории размещения ЛПТС или ЛТСС.

2 Эффективность системы тарифного регулирования ТТС зависит от гибкого сочетания прямых и косвенных форм. В частности, для транспорта-монополиста целесообразно использовать прямые способы тарифного регулирования, а в условиях конкуренции на рынке транспортных услуг – косвенные. В то же время каждое государство соответственно проводимой экономической политике, целям развития общества может использовать различные сочетания и способы тарифного регулирования ТТС и цен на продукцию.

3 Эффективность методов в механизме тарифного регулирования зависит от реальных условий их применения.

Предлагаемые теоретические основы тарифного регулирования ТТС позволяют определить основные принципы, сферы, формы и методы регулирования тарифами на транспорте как в пределах ЛПТС, так и на территории государств. Они долж-

ны быть отражены в соответствующем правовом международном документе, если производственно-транспортно-сбытовые системы расположены на территории нескольких государств. В свою очередь, данные принципы, сферы, формы и методы тарифного регулирования на транспорте учитываются при разработке государственных правовых документов. По сфере воздействия тарифное регулирование может осуществляться в зависимости от вида перевозок или сообщений. Причем, прямое установление тарифов государственными органами может осуществляться в форме предельных тарифов или в ограничении их уровня посредством установления нормативов рентабельности.

Методическое руководство и оценку практики установления и применения тарифов по видам транспорта в ТТС должно осуществляться на международном и государственном уровнях специальными руководящими органами управления тарифами, которые должны быть коллегиальными учреждениями. Эти учреждения принимают на себя функции Тарифной конференции при международных и Тарифного комитета при внутривнутриреспубликанских перевозках. Причем, конференции и комитеты могут иметь подсистемы по видам транспорта. Интересы клиентов могут учитываться путем привлечения представителей министерств и ведомств к участию в Тарифной конференции или Тарифном комитете в качестве членов с совещательным голосом или в качестве экспертов.

Принципиальная схема тарифного регулирования ТТС. *Сущность понятия «механизм» (от гр. mechane – орудие, машина) сводится к следующему: последовательность состояний, процессов, определяющих собой какое-нибудь действие, явление; система, устройство, определяющее порядок какого-нибудь вида деятельности [5, с. 492].*

С учетом вышеизложенного, *механизм регулирования можно определить как определенную последовательность управляющих воздействий субъекта управления на объект управления с целью достижения наилучшего сочетания параметров последнего для получения желаемых результатов.* Данная последовательность действий и процессов зависит от поставленной цели в виде конкретных параметров или состояния ЛПТС (ЛТСС) и соответствующей ей ЛПТС.

ТТС является подсистемой ЛПТС или ЛТСС, поэтому механизм тарифного регулирования ТТС – это один из элементов механизма регулирования всей ИЛПТСС, а также всей экономической системы одного или нескольких государств на пространстве ЛПТС или ЛТСС. Тарифное регулирование ТТС имеет свои особенности, обусловленные наличием в ней одного или нескольких видов транспорта и влияния системы доставки на цены производимой продукции в ГПТС.

Объектами воздействия в механизме тарифного регулирования являются виды транспорта в ТТС, спрос на перевозки которых зависит от спроса на доставляемое исходное сырье и готовую продукцию между элементами ЛПТС или ЛТСС, а также уровня конкуренции на транспортном рынке. Поэтому тарифное регулирование ТТС не может рассматриваться в отрыве от производственно-сбытовых процессов и соответствующих им затрат, которые зависят от ТЛЗ. В этих условиях ТТС должны быть объектами управления и в макроэкономике, где тарифы являются одним из регулируемых параметров.

Как известно, важнейшими объектами регулирования в рыночной экономике на макроуровне выступают тесно взаимосвязанные между собой совокупный спрос, совокупное предложение и совокупное производство. Причем, они могут рассматриваться на пространстве ЛПТС или ЛТСС при выпуске конкретных видов конечной готовой продукции или ее реализации (вариант 1), а также на территории конкретного государства (вариант 2). Выделенные совокупные величины, соответствие их объемов и структуры между собой составляют основу объективного, экономического закона пропорционального развития экономики на пространстве ЛПТС (ЛТСС) или конкретного государства. Как правило, ЛПТС (ЛТСС) и государство территориально не совпадают, что приводит к образованию транснациональных корпораций, так как от спроса на конечную готовую продукцию ЛПТС зависит спрос на исходные материалы на элементах этой системы. Нарушение этого соответствия обуславливает возникновение макроэкономического неравновесия, которое проявляется в структурных кризисах, кризисах перепроизводства, в массовой безработице и инфляции на элементах ЛПТС, где могут располагаться одно или несколько государств.

В реальной действительности механизм взаимодействия спроса и предложения на транспортные услуги сопряжен с необходимостью учета самых разнообразных факторов, таких как объем спроса на перевозки исходных материалов между элементами ЛПТС и готовой продукции внутри ЛТСС; стоимость ТТС и соответствующие ей тарифы для участвующих видов транспорта; налоговой политики государств в пределах ЛПТС или ЛТСС; правовой базы; стимулирования развития определенных производств на элементах ЛПТС; использования прогрессивных ТТС с высокими издержками, но необходимых обществу по экологическим соображениям и т. п. Чисто рыночная тарифная политика не позволит реализовать вы-

шеназванные факторы, поэтому рыночный механизм взаимодействия спроса и предложения транспортных услуг должен дополняться мерами регулирующего характера транспортных тарифов. Такого рода меры могут быть реализованы только одним или несколькими государствами в пределах ЛПТС или ЛТСС в лице соответствующих институтов с определенными полномочиями.

Эффективность данных мер предполагает наличие единой на всех уровнях управления тарифной политики: от высших органов государственного и межгосударственного управления до первичных субъектов хозяйствования на элементах ЛПТС, где тарифное регулирование ТТС должно охватывать все ее структурные элементы.

Тарифное регулирование ТТС означает реализацию системы мер органов государственного и межгосударственного управления по оптимальному соотношению видов транспорта в ТТС и эффективному их взаимодействию в начально-конечных и транзитных пунктах. Участие государственных и межгосударственных институтов в тарифном регулировании ТТС должно осуществляться одновременно и синхронно с ценообразованием на исходные материалы и готовую продукцию на элементах ЛПТС и ЛТСС в зависимости от их спроса и предложения. Поэтому в данной ситуации воздействие на тарифы ТТС означает целенаправленную, скоординированную деятельность государственных и межгосударственных институтов по достижению и поддержанию на необходимом уровне тарифов для удовлетворения потребностей в перевозках между элементами ЛПТС и ЛТСС.

Следовательно, механизм тарифного регулирования ТТС можно сформулировать как логическую и целенаправленную последовательность воздействий органов государственного и межгосударственного управления на тарифную систему в процессе спроса-предложения на транспортные услуги при доставке исходных материалов и готовой продукции между элементами ЛПТС и ЛТСС.

Общая схема механизма тарифного регулирования ТТС может быть представлена в виде последовательности логических этапов: 1) оценка общей ситуации на транспортном рынке в пределах ЛПТС (ЛТСС) или государства; 2) определение целевых установок, принципов, средств тарифного регулирования и ресурсов; 3) определение спроса на транспортные услуги элементов в ЛПТС и ЛТСС в районах тяготения транспортных объектов и предельной стоимости ТТС; 4) формирование конкурентоспособных ТТС с учетом их стоимости в ЛПТС или ЛТСС и влияние на конечную цену готовой продукции на последнем элементе ЛПТС

или ЛТСС; 5) определение предельных тарифных ставок конкурентных ТТС и участвующих в них видов транспорта с учетом государственной поддержки и других факторов тарифного регулирования; 6) оценка эффективности механизма тарифного регулирования ТТС (рисунок 2).



Рисунок 2 – Принципиальная схема механизма тарифного регулирования ТТС

Отличительным методологическим аспектом в представленной схеме механизма тарифного регулирования ТТС является положение о том, что ТТС для доставки исходных материалов между элементами ЛПТС и соответствующие им тарифные ставки первичны в системе приоритетов на транспортном рынке. Это означает также приоритет в части государственной или корпоративной поддержки и других методов тарифного регулирования ТТС, оказывающих наибольшее снижение цены готовой продукции на последнем элементе ЛПТС по сравнению с другими ТТС.

Данная методологическая особенность выражается в том, что на третьем этапе предусматривается установление спроса на транспортные услуги

важнейших элементов ЛПТС и соответствующие им стоимости ТТС, а на четвертом и пятом этапах определяются эффективные ТТС и соответствующие им предельные тарифные ставки, которые регулируются с учетом ценовой конкурентоспособности доставляемой продукции в пределах конкретного государства или ЛПТС, уровня тарифных ставок в соседних государствах и других факторов.

Таким образом, целью совершенствования системы тарифного регулирования ТТС является создание такого механизма, который создавал бы условия для эффективного использования транспортных ресурсов государств в пределах ЛПТС и ЛТСС, повышения ценовой конкурентоспособности исходных материалов и готовой продукции на элементах ЛПТС и ЛТСС и в целом экономик этих стран, реализации приоритетов их экономической политики и повышения на этой основе жизненного уровня населения. При этом должно быть рациональное равновесие между рыночным и государственным механизмами регулирования тарифов ТТС, направленными на эффективное функционирование социально ориентированных экономик государств на пространстве ЛПТС или ЛТСС.

#### Список литературы

- 1 Борисов А. Б. Большой экономический словарь. – М.: Книжный мир, 2000. – 895 с.
- 2 Еловой И. А. Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов). – Гомель: БелГУТ, 2001. – 336 с.
- 3 Еловой И. А. Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов): В 2 ч. Ч. I. – Гомель: БелГУТ, 2000. – 290 с.
- 4 Петрович М. В. Государственное регулирование потребительского рынка. – Мн.: Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2001. – 401 с.
- 5 Большой экономический словарь / Под ред. А. Н. Азрилияна. – 5-е изд., доп. и перераб. – М.: Институт новой экономики, 2002. – 1280 с.
- 6 Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубова Е. В. Современный экономический словарь. – 2-е изд., испр. – М.: Инфра-М, 1998. – 478 с.

Получено 19.04.2004

**I. A. Yelovoy.** Tariff regulation of the transport and technological systems.

This article takes up the principles, functions and methods of the tariff regulation of transport and technological systems in various levels of management. It gives recommendations for application of economic mechanism of tariff regulation of the transport and technological systems.