

**ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КАК ФАКТОР
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭФФЕКТИВНЫХ
ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ**

Краткая характеристика состояния и эволюции грузовых тарифов на транспорте. В 60-х гг. XIX в. железные дороги России были ориентированы на экспортные перевозки зерновых грузов. Тарифы определялись эмпирическим путем, на договорной основе, когда в расчет принимались спрос на перевозку и цены товара, конкурентов, расстояние и объемы доставляемых грузов. В основе цены перевозки лежал принцип платежеспособности товара, который в мировой тарифной практике называется латинским термином “*ad valorem*”. В России с 1959 г. верхний предел ставок ограничился уровнем, зафиксированном в “Уставе Главного общества”, а нижний регулировался только коммерческими соображениями перевозчика [1, 7–10].

Теоретические основы тарифного регулирования на транспорте заложены в 60–70-е гг. XIX в. Д. Журавским, А. Чупровым, И. Блюхом. Наибольший вклад в научные разработки по тарифным вопросам внес крупный российский деятель С. Витте [2].

Основные принципы данных разработок сводятся к следующему [1, 7–10]:

- железная дорога предоставляет коммерческие услуги по перемещению грузов;
- каждая сделка перевозчика с владельцем груза является индивидуальной, т.е. стороны сами договариваются о цене перевозки;
- заинтересованность грузоотправителей тем выше, чем больше разница цены на товар в местах его производства и потребления. Эту точку зрения всесторонне обосновал С. Витте.

Он признавал, что тариф зависит от себестоимости перевозок, транспортабельности груза и т.п., а в конечном итоге зависит от объемов перевозок и соответствующей им инфраструктуры.

Значительное внимание уделял Витте вопросу зависимости прибыли железной дороги от соотношения провозной платы и объемов перевозок. Причем, чем дешевле товар, тем выгоднее на него снижать тариф, так как при этом увеличится объем перевозок и реализации продукции. Для дорогих товаров скидки с тарифов не дадут эффекта быстрого увеличения продаж и максимизации прибыли.

С. Витте считал государственное вмешательство в работу железных дорог необходимым, но не беспредельным, а принципы тарифообразования на частных и государственных дорогах — практически одинаковыми.

Несмотря на прогрессивность идей и классический подход С. Витте к тарифообразованию, в то время невозможно было учесть структурную схему логистической производственно-транспортной системы (ЛПТС) или логистической транспортно-сбытовой системы (ЛТСС), влияние промежуточных тарифов на конечную стоимость готового товара и спрос на него, международный характер ЛПТС, глобализацию процессов мировой экономики и др.

В настоящее время на железнодорожном транспорте тарифные ставки формируются исходя из среднесетевой себестоимости перевозок и дифференцируются с учетом ряда факторов, влияющих на издержки: тип подвижного состава, расстояние и скорость, особенности обработки в пути следования и т.п. Такое построение действующих тарифов по затратному принципу без учета спроса на их перевозки не позволяет железнодорожному транспорту действовать в соответствии с законами рынка.

В сложившихся условиях система тарифообразования должна развиваться с учетом рыночных методов формирования цен в комплексе с той или иной степенью их государственного регулирования. Прейскурант представляет собой свод базовых ставок, а система тарифообразования в целом — это и гибкая тарифная политика: исключительные тарифы, преференции, документы, выводящие на свободное ценообразование те или иные перевозки, и т.д. [1, 7–10].

Анализируя этапы тарифообразования на транспорте в странах СНГ и за рубежом, можно сделать следующие выводы.

1. Тарифное регулирование транспортно-технологических систем (ТТС) должно опираться на платежеспособность доставляемой продукции, которая зависит от структурной схемы ЛПТС или ЛТСС и конечной цены готовой продукции или товара.

2. Тарифное регулирование систем доставки грузов должно базироваться на использовании прогрессивных ТТС, которые снижают за счет транспорта цену доставляемой продукции, повышая тем самым ее платежеспособность.

3. В основу тарифного регулирования ТТС следует закладывать конкретные ЛПТС или ЛТСС, их географическое расположение на территории одного или нескольких государств. Тогда ЛПТС или ЛТСС распадается на несколько подсистем, которые будут определять на территории своего государства допустимое значение тарифов и оптимальной доли транспортной составляющей для эффективной ТТС.

4. Тарифная политика конкретного государства должна проводиться на основе установления предельных тарифных ставок, которые ограничены оптимальными долями транспортной составляющей эффективных ТТС, тарифами на других видах транспорта и в соседних государствах, зависят от себестоимости перевозок, уровня рентабельности и поддержки государства.

5. Предельные тарифные ставки должны быть адаптированы к условиям транспортного рынка на основе частных критериев.

Обобщая опыт формирования и управления тарифами видов транспорта, был сделан вывод об отсутствии разработок тарифного регулирования, базирующихся на эффективных ТТС и транспортно-логистических затратах в горизонтальной производственно-транспортной системе (ПТС) или горизонтальной транспортно-сбытовой системе (ТСС), которые увязаны с конечными ценами предложения и спроса на товарных рынках. Кроме того, не решены полностью задачи по определению верхнего предела тарифов для различных видов транспорта и сообщений конкретного государства, которые учитывали бы долю транспортной составляющей, рассчитанной для эффективных ЛТТС.

Предлагаемая методологическая концепция тарифного регулирования транспортно-технологических систем. Выполненные исследования и обобщение практики работы показали, что тарифное регулирование ТТС должно базироваться на следующих положениях.

1. Необходимо, чтобы тарифы объективно отражали затраты на перемещение грузов, потребительские свойства транспортной продукции, ее качество, спрос на перевозки и эффективность ТТС.

2. Концепция транспортной политики должна учитывать единое экономическое и транспортное пространство, а также внешнеэкономические интеграционные процессы, так как границы для производства и реализации транспортной продукции не могут рассматриваться вне связи с определенной территорией или транспортной линией.

В то же время тарифное регулирование ТТС в новых экономических условиях должно учитывать изменившиеся условия:

- уменьшение партий грузов в связи с появлением малых и средних предприятий;
- влияние сокращения временных параметров ТТС при доставке ценных грузов на транспортно-логистические затраты ТТС и соответствующие им тарифы;
- улучшение сохранности перевозимых грузов и уменьшение страховых запасов доставляемой продукции;

- повышение надежности работы ТТС за счет доставки грузов по дням и часам суток и др.

Концептуальная основа предлагаемого подхода к тарифному регулированию ЛПТС предусматривает отражение в тарифах: 1) потребительских качеств транспортной продукции участвующих видов транспорта в ТТС; 2) экономической эффективности различных ТТС. В этом случае транспортные тарифы будут оказывать стимулирующее воздействие на развитие конкуренции, улучшение работы транспортных организаций, снижение затрат на перевозки, расширение перечня транспортных услуг и повышение их качества.

В целом тарифное регулирование ТТС должно быть направлено на снижение транспортно-логистических затрат на элементах ЛПТС. Реализацию данного принципа предлагается осуществить на основе системы “рекомендуемых предельных уровней тарифов” (фрахтовых ставок) для участвующих в ТТС видов транспорта, которые определяются на основе предлагаемых методов с учетом реально существующих ограничений по конкурентоспособности и доле транспортной составляющей в цене продукции [3].

Таким образом, теоретические основы тарифного регулирования ТТС должны предусматривать через транспортные затраты (тарифы и сборы) использование эффективных ТТС, обеспечивающих снижение цены предложения, а оценку предельного уровня тарифов предлагается определять исходя из трех положений:

1) оптимальной доли транспортной составляющей на элементах ЛПТС или ЛТСС, которая не должна увеличивать цену предложения готовой продукции;

2) установлении максимального значения тарифной ставки с учетом ограничений в различных видах сообщения, а также доходов и расходов видов транспорта в ТТС. Если не обеспечивается самокупаемость, то рассматривается государственная поддержка транспорта;

3) адаптации тарифов к условиям транспортного рынка на основе частных критериев.

Задачи по тарифному регулированию ТТС. Необходимость тарифного регулирования ТТС в сообществе государств с переходной экономикой обусловлена следующими причинами:

- изменением условий функционирования, экономических и правовых отношений как в отдельных государствах, так и на пространстве стран СНГ;

- расположением ЛПТС, ЛТСС, ЛТТС и ТТС на территории разных государств с собственными тарифными политиками, специфическими экономическими отношениями, различным техническим оснащением транспорта, коммерческой пригодностью перевозочных средств и другими факторами;

- необходимостью рассмотрения ТТС как элемента производства или сбыта продукции в общей ЛПТС или ЛТСС, которая может быть внутрисоюзной или международной;

- целесообразностью формирования эффективных ТТС, снижающих цену доставляемой продукции в пункте назначения, потребляющих минимум топливно-энергетических ресурсов и обеспечивающих конкурентную скорость доставки продукции между элементами ЛПТС или ЛТСС. При этом ТТС может включать один или несколько видов транспорта;

- оценкой эффективности ТТС по отношению к материальному (грузовому) потоку с учетом влияния на него документального (информационного) и финансового потоков в начально-конечных и транзитных пунктах. Данная причина обусловлена особенностями функционирования товарного и транспортного рынков на территории стран СНГ;

- наличием неодинаковых форм собственности различных видов транспорта и необходимостью установления предельных тарифных ставок для них, определения размера государственной поддержки, проведения налоговой политики и решения других задач.

Разработка теоретических основ тарифного регулирования при функционировании существующих и формировании новых ТТС потребовала решения ряда задач в рамках следующих блоков.

1. Взаимодействие транспортного рынка с товарным посредством применения эффективных ЛТТС, снижающих транспортно-логистические затраты и цены предложения на последних элементах ЛПТС или ЛТСС.

Тарифное регулирование должно обеспечивать применение эффективных ЛТТС, которые характеризуются транспортно-логистическими затратами, в том числе провозными платежами. Очевидно, оптимальной ЛТТС будут соответствовать минимальные транспортно-логистические затраты с соответствующими тарифными ставками, которые влияют на изменение цены готовой продукции на последнем элементе ЛПТС или ЛТСС. Этим определяется взаимодействие транспортного рынка с товарным и возможности тарифного регулирования на различных уровнях управления.

Для установления тарифных ставок на элементах ЛПТС в зависимости от допускаемого изменения цены продукции на последнем этапе ЛПТС или ЛТСС был разработан экономический критерий оценки эффективности транспортных систем, учитывающий в количественной форме по основным параметрам: качество транспортного обслуживания; режимы взаимодействия транспорта с клиентами в начально-конечных пунктах; влияние на продолжительность операций с материальным (грузовым) потоком транспортного, документального (информационного) и финансового потоков; стохастичность технологических параметров и неопределенность экономической информации; потери и компенсации транспорта и клиентов.

Исследования показали, что тарифные ставки определяются уровнем эффективности ЛТТС и соответствующих им ТТС по отношению к существующим способам доставки грузов в условиях монополии или конкуренции на товарном и транспортном рынках. На основании полученных тарифных ставок рассчитываются оптимальные доли транспортных составляющих в цене исходных материалов на элементах ЛПТС или ЛТСС, а также на последней стадии производства или сбыта готовой продукции.

2. Установление на государственном уровне максимальных тарифных ставок для участвующих в ТТС видов транспорта или транспортного комплекса в целом с учетом эффективности ЛТТС по конечным видам продукции и системы реально действующих ограничений [3].

ЛПТС или ЛТСС могут располагаться на территории одного или нескольких государств. Кроме того, переход к новым экономическим отношениям требует индивидуального учета влияния стоимости ТТС на цены предложения на элементах ЛПТС или ЛТСС, в том числе на последнем. Поэтому рациональное тарифное регулирование государством должно осуществляться с учетом следующих условий: географического расположения страны по отношению к ЛПТС или ЛТСС; общего расстояния перевозки между элементами ЛПТС или ЛТСС, в том числе по своей территории; проводимой экономической политики в отношении транспорта; наличия конкурентных направлений доставки продукции; развития инфраструктуры; сервисного обслуживания и других факторов.

В конечном итоге эффективность ЛТТС и соответствующей ей ТТС на уровне государственного регулирования тарифов учитывается через оптимальную долю транспортной составляющей в цене исходных материалов и готовой продукции на элементах ЛПТС или ЛТСС.

С учетом изложенных требований разработана методика расчета предельных тарифных ставок (граничных фрахтовых ставок) для различных видов транспорта, участвующих в ТТС, в условиях неопределенности технологических и экономических параметров, где взаимодействие транспортного с товарным рынком учтено через оптимальную долю транспортной составляющей, а остальные требования — рядом ограничений [3, 172—181]. В случае невозможности реализации граничных тарифных ставок должна осуществляться государственная поддержка участвующих в ТТС видов транспорта.

3. Адаптация тарифов на основе частных критериев к условиям транспортного рынка обусловлена невозможностью учета при оценке граничных фрахтовых ставок реально возникающих ситуаций, обусловленных неопределенностью и динамичностью изменения экономических и технологических параметров [3].

Последний блок задач по расчету уровня тарифных ставок в различных видах сообщения решен на примере железнодорожного транспорта в зависимости от структуры перевозимых грузов, протяженности маршрутов по территории рассматриваемой страны, тарифных политик участвующих в перевозке и соседних государств, а также других условий доставки исходных материалов и готовой продукции, включая систему взаиморасчетов за транспортировку.

Результаты исследований показали, что параметры плана формирования поездов рассчитываются на основе приведенных вагоно-часов и не учитывают такие факторы ТТС, как тарифы, определяющие величину расходов и сроки доставки грузов. В итоге не обеспечивается конкурентоспособность ТТС с использованием железнодорожного транспорта. Для разработки эффективного плана формирования поездов предлагается в основу расчета допустимого уровня приведенных расходов закладывать существующие тарифные ставки на конкретном направлении и конкретный срок доставки грузов, которые определяются в соответствии с разработанными методологией и методикой. Реализация тарифных ставок и сроков доставки грузов в плане формирования поездов даст возможность внедрить эффективные ТТС с помощью железнодорожного транспорта и повысить его конкурентоспособность на транспортном рынке.

Таким образом, тарифное регулирование ТТС должно базироваться на:

- использовании эффективных ЛТТС и соответствующих им ТТС с оптимальными долями транспортных составляющих;
- установлении предельных тарифных ставок для различных видов транспорта, видов сообщения и транспортного комплекса на уровне государства;
- адаптации тарифов к условиям транспортного рынка.

Литература

1. *Бабаев С.С.* Тариф в России — больше, чем тариф... // Партнер. Российские железные дороги. М., 2002. № 7 (47).
2. *Витте С.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. СПб., 1883.
3. *Еловой И.А.* Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов). Гомель, 2001.