

бителям. Иерархия основана не на ценовых сигналах, а на власти, системе приказов и поручений, идущих сверху вниз.

Практика показала: надежды на то, чтобы в едином центре сосредоточить всю рассеянную в обществе информацию о ценностях ресурсов, о постоянно меняющихся предпочтениях потребителей и т. п., оказались несбыточной утопией. Подтверждается вывод, что любая экономическая система нуждается в макро- маркетинге, позволяющем создать необходимую информационную инфраструктуру. На макроуровне маркетинг позволяет упорядочить информационные потоки, минимизировать транзакционные издержки. Система маркетинга выполняет роль “моста” между производством и потреблением и создаёт четыре основные “потребительские ценности” или “удобства”: время, место, форма, обладание. Ценность времени означает, что производитель предлагает благо именно в тот момент, когда в нём нуждается потребитель. Ценность места означает, что благо предлагается там, где оно необходимо потребителю. Ценность формы создаётся, когда производитель изготавливает благо, обладающее полезностью, целесообразностью, функциональностью для потребителя. Ценность обладания означает, что при осуществлении сделки к потребителю переходит право собственности, правомочий относительно приобретённого блага.

Плановая и рыночная экономики, каждая по-своему, решают, как будут распределяться ограниченные ресурсы для создания указанных ценностей, удобств. В одном случае, ни у продавца, ни у покупателя, практически нет свободы выбора, в другом случае существует свобода выбора как в производстве, так и в потреблении.

Проблемы могут возникнуть из-за несоответствия ценностных ориентиров производителя и потребителя. Возможны дистанционный, временной, информационный разрывы, разница в оценках, разногласия по ассортименту и пр. между продавцом и покупателем. Быстрее эти разногласия устраняются там, где реализуется маркетинг.

И. А. Елова

Белорусский государственный университет транспорта

ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ В РАМКАХ СОЮЗА БЕЛАРУСИ И РОССИИ

В современных условиях перед экономикой Республики Беларусь стоит задача сбалансирования всего народнохозяйственного комплекса, которая не может быть решена без учета транспортной составляющей в конечной цене продукции. В такой ситуации должна проводиться тарифная политика, чтобы за счет транспортных затрат не увеличивалась сто-

имость вывозимой и ввозимой продукции, а, следовательно, и не снижалась ее конкурентоспособность на внешнем и внутренне рынках. Для транспорта это требование может быть выполнено путем учета платежеспособности отдельных категорий грузовладельцев и отражения в тарифах затрат определенного вида транспорта.

Учет принципа платежеспособности при построении железнодорожных тарифов может осуществляться путем их укрупненной дифференциации по классам грузов, исходя из доли транспортной составляющей в цене конечной продукции, и применения для каждого класса повышающих или понижающих коэффициентов по сравнению со средним уровнем тарифов. При этом коэффициенты должны устанавливаться таким образом, чтобы средний уровень тарифов, а следовательно, и доходов Белорусской железной дороги, не изменился.

В рамках Договора о Союзе Беларуси и России важнейшая роль в формировании транспортно-экономических связей принадлежать тарифам. От их уровня, построения и дифференциации в существующей мере зависит товарооборот, а, следовательно, и объемы производства стран Союза.

Для стимулирования развития экономики этих стран особое внимание целесообразно уделить следующим вопросам:

- создание лучших условий для перевозок сырьевых низкостоймых грузов за счет реализации системы дифференцированных тарифов;
- обоснование скидок от установленных тарифов при перевозках грузов в международных (межгосударственных) сообщениях;
- сближение тарифов, используемых при выполнении внутренних и внешних перевозок в странах Союза и др.

В результате выполненных исследований были сделаны следующие выводы:

1. Разбиение грузов на классы целесообразно принять единым на железных дорогах Российской Федерации и Белорусской железной дороге, что позволит иметь одинаковую статистическую отчетность, применять одинаковые условия перевозок и гармонизировать другие показатели работы железных дорог государств Союза. В дальнейшем, очевидно, необходима практика взаимного согласования переноса грузов одного класса в другой.

2. Все грузы целесообразно разделить на три класса.

При этом рассматривались две потенциальные концепции построения тарифов:

- первая концепция предусматривает построение тарифов исходя из существующей структуры тарифных ставок, когда местные перевозки являются убыточными;

· вторая — предполагает повышение тарифов в местном сообщении до уровня себестоимости.

3. При принятии первой концепции, с одной стороны повышается степень конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным транспортом на внутригосударственных перевозок за счет более низких тарифов. Также положительным фактором является более высокая степень экологической безопасности железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным. С другой стороны, для компенсации убытков в местном сообщении железная дорога вынуждена повышать тарифы на перевозки грузов на ввозе и вывозе и в транзитном сообщении, что противоречит основным направлениям интеграционной политики между двумя государствами Союза.

4. В рамках первой концепции предусматривалось снижение тарифов на экспортно-импортные грузы первого класса в максимальном размере — 30 %. Для компенсации потерь от снижения тарифов на грузы первого класса необходимо повышение уровня тарифов на экспортно-импортные грузы 3-го класса на 20 %.

5. Вторая концепция предусматривает необходимость повышения тарифов в местном сообщении до уровня безубыточности при одновременном снижении тарифов при перевозке экспортно-импортных грузов первого класса. Повышение уровня тарифов в местном сообщении дает возможность не только компенсировать убытки от невозможности увеличения тарифных ставок для отдельных грузов третьего класса, по которым рост тарифов недопустим по причинам государственной поддержки товаропроизводителей-экспортеров, но и погасить убытки от предоставления скидок на ряд государственно важных грузов.

О. В. Ермоленко

Гомельский кооперативный институт

МИРОВАЯ ТОРГОВЛЯ И ПРОБЛЕМЫ ИНТЕНСИФИКАЦИИ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Внешняя торговля является наиболее развитой и традиционной формой международных экономических отношений. По стоимостным масштабам в общем комплексе мирохозяйственных связей внешнеторговый обмен продолжает сохранять ведущие позиции. При этом все более динамично в последние два десятилетия расширяется обмен между странами в научно-технической сфере, возрастает торговля традиционными и новыми товарами.

Республика Беларусь оказалась неподготовленной ни законодательно, ни административно, ни институционально, ни даже концептуально