

УДК 33
ББК 65
А14

**ОСОБЕННОСТИ
ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ УСЛУГ
АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА РЕГИОНА**

Абдурахмонов Махмуд - кандидат экономических наук, доцент кафедры бухгалтерского учёта, анализа и аудита, Института экономики и торговли Таджикского государственного университета коммерции, (Республика Таджикистан, г. Худжанд)

Холикова Нургиса Абдуллоевна - ассистент кафедры бухгалтерского учёта, анализа и аудита Института экономики и торговли Таджикского государственного университета коммерции (Республика Таджикистан, г.Худжанд), e-mail:nargisa.abdulloyeva@bk.ru

**ХУСУСИЯТҲОИ
НАРҲГУЗОРИИ
ХИЗМАТРАСОНИИ НАҚЛИЁТИ
АВТОМОБИЛИИ МИНТАҚА**

Абдурахмонов Махмуд - номзади илмҳои иқтисодӣ, дотсенти кафедраи баҳисобгирии бухгалтерӣ, таҳлил ва аудит Донишкадаи иқтисод ва савдои Донишгоҳи давлатии тиҷорати Тоҷикистон, (Ҷумҳурии Тоҷикистон, ш. Хучанд),

Холиқова Нургиса Абдуллоевна – ассистенти кафедраи баҳисобгирии бухгалтерӣ, таҳлил ва аудит Донишкадаи иқтисод ва савдои Донишгоҳи давлатии тиҷорати Тоҷикистон, (Ҷумҳурии Тоҷикистон, ш.Хучанд), e-mail:nargisa.abdulloyeva@bk.ru

**FEATURES OF PRICING THE
SERVICES OF REGION'S AUTO
TRANSPORT**

Abdurahmonov Mahmud - Docent of Department of Accounting, Analyze and Audit of the Institute of Economy and Trade of Tajik State University of Commerce, (Tajikistan Republic, Khujand)

Kholiqova Nargisa Abdulloyevna - Assistent of the Department of Accounting, Analysis and Auditing of the Institute of Economy and Trade, Tajik State University of Commerce, (Tajikistan Republic, Khujand), e-mail:nargisa.abdulloyeva@bk.ru

Ключевые слова: расходы, услуги, транспортные тарифы, правила, методы, ценообразование.

Статья посвящена актуальной проблеме рыночной экономики, в частности вопросам изучения особенностей формирования тарифов на транспортные услуги региона в условиях углубления международной экономической интеграции. Предложены методы определения тарифов на автомобильные перевозки, учитывающие транспортные расходы, калькулирование затрат по видам перевозок. Характеризуются особенности и правила ценообразования на транспортные услуги региона, проанализирована эффективность функционирования автомобильных услуг в транспортной системе региона.

Вожаҳои калидӣ: хароҷот, хидмат, тарофаҳои нақлиётӣ, қоида, усулҳо, нархгузорӣ.

Мақола ба масоили муҳими иқтисодӣ бозоргонӣ, аз ҷумла омӯзиши хусусиятҳои ташиққулёбии тарофаҳо ба хизматрасонии нақлиёти минтақа дар шароити ҳамгирии иқтисоди байналхалқӣ баҳида шудааст. Усулҳои муайянкунии тарофаҳои хароҷотҳои нақлиётро баинобатгиранда ва муайянкунии арзиши аслии хароҷотҳо аз рӯи боркашонӣ тавсия дода шуданд. Қоидаю хусусиятҳои нархгузори хизматрасонии нақлиёти автомобилгардӣ минтақа тавсиф дода шудааст. Самаранокии фаъолияти хизматрасонии нақлиёти автомобил дар низоми нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон таҳлил гардидааст.

Key words: expenses, services, transport tariff, rules, methods, pricing.

Article devoted to the actual problem of market economy, in particular to the issues of features tariff formation to the transport services of the region in the deepening the international economic integration condition. Offered methods of tariff to the expenses of auto transportation and cost calculation on kinds of transportation. Features and rules of pricing to the auto transport services of the region are characterized. Efficiency of auto services in the transport system of the region analyzed.

В условиях развития рыночной экономики особое место занимает изучение сущности, характеристики, классификации, необходимости реформы системы цен региона и задачи ее совершенствования, определения оптимального соотношения регулируемых государственных и свободно действующих цен, разработка общих правил действия и применения различных видов цен национальной экономики.

Посредством системы цен характеризуются внутренние и международные социально-экономические отношения Таджикистана, обеспечивается их развитие на качественно новом уровне с целью углубления интеграционных и глобализационных процессов [4] в ценообразовании.

Система цен национальной экономики Республики Таджикистан представляет собой совокупность всех видов цен и тарифов, используемых на различных стадиях воспроизводства, включая производство, распределение, обмен и реализацию продукции. При помощи цен и тарифов оцениваются важные социально-экономические задачи национальной экономики. Любой вид цен и тарифов, являясь важным элементом единой системы цен, имеет свои особенности применения, условия действия и назначения.

Наиболее общими условиями действия системы цен национальной экономики Республики Таджикистан являются следующие [1]: 1) все виды цен и тарифов национальной экономики взаимосвязаны между собой; 2) каждый вид цен и тарифов используется для решения конкретной задачи рыночной экономики республики, то есть выполняет определенную экономическую задачу; 3) цены и тарифы между собой имеют определенную соподчиненность, что характеризует иерархический уровень их формирования и функционирования; 4) система цен, обладая относительной устойчивостью действия рыночных факторов, подвергается динамичному развитию и совершенствованию; 5) изменение уровня определенных цен и тарифов оказывает непосредственное влияние на другие их виды; 6) на основе системы цен осуществляется воссоединение в единое целое всех стадий воспроизводства национальной экономики; 7) национальные цены и тарифы используются в качестве важного экономического механизма оценки и управления экономики, углубления её интеграционных процессов в целях создания единого ценового пространства.

Взаимосвязь всех видов системы цен и национальной экономики между собой являются естественным процессом, что происходит в рамках регулируемых государственных и свободно действующих. На основе национальных цен и тарифов изучаются, сопоставляются, сравниваются, оцениваются и анализируются все экономические процессы, по результатам которых формулируются выводы, направленные на повышение эффективности отдельных производств, предприятий, организаций, отраслей и рыночной экономики Таджикистана в целом.

Каждый вид цен (тарифов) решает конкретную социально-экономическую задачу. Например, закупочные цены или предельно закупочные цены используются для стимулирования производства и повышения эффективности производства зерна, хлопка-сырца, табака, картофеля, овощей, фруктов и других сельскохозяйственных культур республики. Лимитные цены обеспечивают развитие научно-технического прогресса и внедрения новой технологии в базовых отраслях промышленности, в частности машиностроении.

Соподчиненность цен и тарифов выражается в том, что их определенные группы в системе цен формируют соответственный иерархический уровень, нарушения которого приводят к потере прибыли и снижению эффективности производства. В частности, оптовая цена промышленности, занимая соответствующий иерархический уровень должна действовать выше уровня цены производителя, равенство или снижение оптовой цены приводит к потере прибыли и образованию убытков.

Совершенствование системы цен национальной экономики Республики Таджикистан зависит от ее концепции и модели развития, государственной политики цен, уровня развития внешнеэкономических связей, эффективности действия участников рыночных отношений и конкуренции, при действии которых создается гибкая система цен национальной экономики, адаптированная к мировой системе цен.

Классификация системы цен и тарифов осуществляется на основе методологических и научно-теоретических, а также практических основ национальной экономики. Научно

обоснованная группировка системы цен играет важную роль в глубоком изучении методологических, теоретических, методических и практических вопросов формирования цен, тарифов и ценообразования национальной экономики Таджикистана.

В пределах каждой группы изучаются и анализируются процесс организации, действия, контроля и регулирования отдельных цен (тарифов) национальной экономики Республики Таджикистан, выявляются пути дальнейшего ее совершенствования.

Особую роль играют цены, учитывающие транспортные расходы, которые устанавливаются с учетом особенностей, условий и преимущественных видов перевозок, в частности, автомобильным транспортом, железной дорогой, воздушным, речным и трубопроводным видами транспорта.

Правила ценообразования на транспортные услуги региона формируются [3] с учетом условий контракта, которые устанавливаются и действуют на экспортные цены FAS, FOB и CAF, импортная цена CIF. Экспортная цена CAF включает все расходы по фрахту до места назначения, но затраты при гибели (порче) товаров переходят на покупателя, когда товар пересечет леер в порту назначения.

К основным международным условиям учета транспортных расходов относятся следующие: 1. Франко-завод-поставка с предприятия, рудника. 2. Франко-склад-поставка со склада, предприятия, биржи. 3. EXW (ексе) – франко-завод, в поименованном пункте любой вид транспорта. 4. FAS (фас) – свободно, вдоль борта, в поименованном порту погрузка на морской и внутренний водный транспорт. 5. DAF (даф) – доставлено до границы в поименованный пункт любым видом транспорта. 6. FOB (фоб) – свободно на борту судна, в поименованном порту погрузки, морской и внутренний водный транспорт. 7. DDI (оду) – доставлено без оплаты пошлины в поименованный пункт любым видом транспорта. 8. CFR (каф) – стоимость и фрахт, в поименованном порту назначения, морской и внутренний водный транспорт. 9. DDP (ддп) – доставлено с оплатой пошлины в поименованный пункт любым видом транспорта. 10. CIF (сиф) – стоимость, страхование, фрахт в поименованном порту, морской и внутренний водный транспорт. 11. FCA (фка) – свободно у перевозчика, в поименованном пункте. 12. DEO (дэк) – доставлено на пристань, в поименованном порту назначения, морской и внутренний водный транспорт.

Мировая контрактная цена определяется на основе калькуляции всех расходов. По условиям «Инкотермс», разработанными ВТО для определения цены товара, покупаемого с завода поставщика к предварительной его себестоимости прибавляется скалькулированная прибыль экспортера. Цена «франко-железнодорожный вагон» устанавливается на основе суммирования к цене с завода поставщика товара затрат по перевозке товара с железнодорожной станции, стоимости услуг экспедитора, страхования и стоимость погрузки в вагон. Путем прибавления к цене «франко-железнодорожный вагон» затрат по фрахтовке до границы определяется цена «франко-граница».

Цена товара, включая фрахты до места (порта назначения) формируется на основе цены «франко-граница» и расходов по фрахту до места (порта назначения). Цена «франко-порт отгрузки» товара устанавливается на основе цены «франко-порт отгрузки» и расходов в порту, включая перевалки, складирование, портовые сборы, комиссия экспедитора в порту и дополнительные расходы (телефакс, телефон и почта). Цена «КАФ-порт назначения» товара определяется на основе цены «франко-порт отгрузки» товара и расходов на документы, расходов на коносамент и морской фрахт. На основе прибавления к цене «КАФ порта назначения товара» суммы страхования FRA определяется цена «СИФ порта назначения» или цена «с судна в порту назначения». Цена «с пристани в порту назначения» товара определяется на основе цены «СИФ порта назначения» и стоимости перевозок до места покупателя. Окончательным расчетом определяется цена «франко-покупатель» товара, включая пошлину на основе цены «с пристани в порту назначения» и стоимости перевозки до места покупателя товара.

В процессе мирового ценообразования важную роль играют ценовые скидки, используемые при купле-продаже товаров и услуг. На мировых ярмарках, биржах и аукционах используются около 40 видов различных ценовых скидок, в том числе бонусные, дилерские, брокерские, за оплату товара наличными (скидка «сконто»), специальные и закрытые. Ценовые скидки являются составной частью мирового ценообразования.

При крупных оптовых сделках используются бонусные скидки 17-15% от стоимости сделок. Разновидностями их являются простые и суммарные. Простые скидки применяются при продаже товаров массового спроса, которые имеют сезонный характер потребления. Суммарные скидки используются в зависимости от количества покупаемых товаров в течение года.

Мировое ценообразование предусматривает использование дилерских, брокерских скидок до 30% от стоимости сделок при продаже товаров оптом и в розницу через посредников, величина которых зависит от вида товара и объема посреднических услуг.

Уровень скидок за оплату товара наличными составляет примерно 3-5% от стоимости скидок, что улучшает финансовое положение производителя товара и услуг. Специальные ценовые скидки 15-8% от оценочного объема являются коммерческой тайной и устанавливаются для стимулирования длительных связей и особых отношений. Закрытые ценовые скидки применяются в рамках внутрифирменной торговли.

Роль цен и тарифов, учитывающих транспортные расходы. По мнению Карла Маркса роль транспортировки характеризуется как продолжение процесса производства товара в сфере обращения. На основе этих цен и тарифов обеспечивается движение товара от производителя до потребителя. В рыночной экономике доставка товаров осуществляется по различным условиям, которые зависят от двусторонних договорных обязательств, где предусматривается выполнение взаимовыгодных требований поставщиков и потребителей. Транспортные расходы непосредственно зависят от форм доставки товара (не транзит, транзит, через перевалочные пункты). Уровень транспортных расходов прямым образом зависит от видов транспортных средств. Транспортные расходы [5] в процессе ценообразования учитываются на основе выполнения следующих основных условий, предусмотренных требованиями Всемирной торговой организации

На основе условий «франко-станция отправления», «франко-станция назначения», «франко-завод (предприятие)» и «франко-склад» характеризуются условия доставки товара в национальной и мировой торговле по железной дороге. Цены «франко-FAS», «франко-FOB» и «франко-CIF» характеризуют условия перевозки и доставки отечественного и зарубежного товара по водному транспорту. Перевозка и доставка товаров по условиям «франко-станция отправления», «франко-предприятие (завод)», «франко-склад» используется для отдельных групп оптовых цен промышленности (машиностроения, химикатов, строительных материалов). К их оптовым ценам плюсятся затраты по перевозке товара от станции отправления, завода и склада до потребителя. Условия «франко-станция назначения» применяются для конкретных видов промышленной продукции, в частности, для черного металла, нефти, газа, производственно-технической продукции и товаров народного потребления.

На практике национальной и коммерческой деятельности по перевозке и доставке товаров водными путями в соответствии с требованиями ВТО применяются 13 важных условий. При условии «франко-FAS» экспортер обязан доставить товар до парохода, при «франко-FOB» он обязуется нести расходы до погрузки товара на пароход и при условии «франко-CIF» все расходы до причала назначения включаются в цену экспортера.

Автомобильный транспорт для развития национальной экономики Таджикистана имеет приоритетное значение, являясь важным объектом ценообразования, обеспечивает эффективную экономическую деятельность всех организаций и предприятий. Автомобильные перевозки подразделяются на пассажирские и грузовые. Эффективная деятельность автомобильного транспорта обеспечивается при помощи тарифов на услуги [2]. Автомобильный транспорт имеет локальный характер функционирования и развивается во взаимосвязи со многими другими видами внутриреспубликанского и международного транспорта, в частности, железной, воздушной и водной дорог.

Эта отрасль транспорта имеет ряд особенностей развития, которые необходимо учитывать в процессе определения тарифов по перевозке грузов и пассажиров на автомобильном транспорте. Автомобильный транспорт национальной и мировой экономики обладает такими особенностями, как локальный характер функционирования, интенсивное движение, маневрированность, беспереvalочность и быстрота доставки грузов до потребителей, а пассажиров до пункта назначения.

Главное преимущество автомобильного транспорта – это непосредственная и бесперевалочная доставка грузов от склада производителя до необходимого места. Однако, уровень затрат на единицу перевозок грузов и пассажиров здесь значительно выше, чем перевозки по железной дороге и водным транспортом [3]. Это связано с тем, что автомобильный транспорт имеет более ограниченную грузоподъемность, высокий удельный уровень расхода топлива (жидкого газа, бензина, солярки), часто погрузочно-разгрузочная работа проводится вручную, односторонность перевозок (порожность).

В Республике Таджикистан автомобильный транспорт, являясь основным элементом транспортной системы, играет важную роль в развитии ее экономики. Внутри страны автомобильным транспортом перевозятся более 90% грузовых перевозок. Велика также доля автомобильного транспорта в перевозке пассажиров и их багажа.

Стоимость грузовых и пассажирских перевозок оценивается и оплачивается установленными и свободными тарифами для внутренних или международных перевозок. Стоимость перевозок автомобильным транспортом формируется исходя из национальных или международных затрат. В свою очередь тарифы по перевозке грузов (пассажира) формируются на основе их себестоимости, нормативной величины прибыли, которая необходима для обеспечения эффективной деятельности национального или международного транспортного хозяйства.

Эффективная деятельность автомобильного транспорта зависит от вида грузов, состояния развития автомобильных сетей и дорог. На основе грузовых и пассажирских тарифов полностью возмещается стоимость перевозок товаров и пассажиров, обеспечивается рентабельная деятельность транспортного хозяйства (организации), что создает необходимые экономические условия, для эффективной деятельности национальной и международной транспортной системы.

Национальная или международная стоимость грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом непосредственно зависит от следующих экономических факторов: а) ограниченности потенциальной грузоподъемности автомобильного транспорта; б) уровня заработной платы работников транспортного хозяйства; в) вида топлива; г) нормы расхода топлива; д) состояния и условия дорог; е) природно-географических особенностей.

При большой грузоподъемности автомобиля, высоком уровне заработной платы работников, использования рационального и экономического вида топлива, лучшего состояния дорог, благоприятных природно-географических особенностей, тарифы по всем видам перевозок могут быть более низкими по сравнению с обратными показателями. При низкой грузоподъемности автомобиля, низком уровне заработной платы его работников, использовании неэкономичного вида топлива, худшем состоянии дорог, неблагоприятных природно-географических условиях повышается стоимость перевозок, в результате чего возрастает и уровень тарифов на пассажирские, грузовые перевозки.

В Республике Таджикистан себестоимость грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом в большей степени зависит от условий горных дорог и их рельефности, поскольку здесь 93% территории составляют горы. Одной из главных причин широкого использования автомобильного транспорта является горная рельефность автомобильных дорог страны.

Тарифы грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте подразделяются на следующие виды: а) аккордные (оптовые) тарифы; б) сдельные (повременные) тарифы; в) тарифы междугородных (межрайонных) перевозок; г) тарифы для международных перевозок.

Выбор тарифов на автомобильные перевозки осуществляется в зависимости от экономических факторов, сложности дорог и природно-географических условий. В основном, для всех грузовых перевозок более распространенными являются оптовые тарифы массовых перевозок. Они применяются для грузов, традиционно перевозимых автомобильным транспортом. Повременные тарифы для грузовых автомобильных перевозок используются в случаях трудностей или невозможности точного учета количества перевозимых грузов и их расстояние. Эти тарифы устанавливаются в зависимости от выполнения работ за каждый час или от расстояния дорог.

Если национальные или международные грузовые перевозки осуществляются специализированными видами автомобильного транспорта (рефрижераторами, пульманами и т.п.), тогда себестоимость перевозок может возрасти. Для учета особенностей перевозок грузов с использованием холодильных установок, соблюдения условий безопасности и сохранности товара, используются надбавки к установленным тарифам. Перевозка пассажиров специализированным транспортом (имеющим кондиционеры, телевизоры, видеокассеты, развлекательные игры) имеет также более высокие тарифы. Надбавки зависят от множества факторов, в частности мощности автомобильного транспорта, его комфортабельности, наличия дополнительных условий обеспечения безопасности перевозок и сохранности пассажира (груза). На основе надбавок и скидок обеспечивается гибкость действия процесса ценообразования по автомобильным перевозкам.

Тарифы по грузовым и пассажирским автомобильным перевозкам в Республике Таджикистан устанавливаются и действуют в соответствии с утвержденными правилами государственного регулирования тарифов на основе учета соотношения спроса и предложения на рынке автомобильных услуг. В зависимости от степени регулируемости тарифы автомобильного транспорта страны группируются на государственные и свободные.

Следовательно эффективность функционирования автомобильных услуг региона в частности экономики Таджикистана оцениваются на основе разработки и применения свободно

действующих, регулируемых и саморегулируемых тарифов по перевозке грузовых и пассажирских перевозок. Тарифы по автомобильным перевозкам Республики Таджикистан занимают особое место в системе транспортного хозяйства региона. Поскольку в республике 90% грузов и пассажиров перевозятся посредством особенностей, таких как учёта горной рельефности, зависимость от природно климатических условий, вида транспорта, виды топлива, грузоподъёмности транспорта и т.п., которых необходимо учитывать в процессе регионального ценообразования автомобильного транспорта.

ЛИТЕРАТУРА

1. Абдурахмонов М. Национальное ценообразование: формирование и функционирование в системе мировой торговли. - Худжанд: Ношир, 2014. – 276 с.
2. Аминов И., Абдурахмонов М. Ценообразование. Учебник. Душанбе: Ирфон, 2017. –296 с.
3. Дрозд Н.М. Ценообразование на мировом рынке: Учеб. -метод.пособие. - Мн.: БИП-С, 2003. - 162 с.
4. Каюмов Н.К., Назаров Т.Н., Махмудов И.И., Рахимов И.К., Умаров Х.У. Глобализационные процессы и экономические проблемы Таджикистана. «Экономика Таджикистана: стратегия развития». Душанбе, 2003, №4. 5-65 с.
5. Орипов А.О., Сангинова М.Ю., Блиничкина Н.Ю. Особенности декларирования товаров и транспортных средств. - Худжанд, «Ношир», 2010. -176 с.
6. Сенчагов В.К. Реформа цен: проблемы и реальности. - М., «Финансы и статистика», 1991. - 112 с.

REFERENCES

1. Abdurahmonov M. National pricing: formation and functioning in the world trade system. - Khujand: Noshir, 2014. —276 p.
2. Aminov I., Abdurahmonov M. Pricing. Textbook. Dushanbe: Irfon, 2017. –296 p.
3. Drozd N.M. Pricing in the world market: Textbook. -method. manual. - Minsk: BIP-S, 2003. -162 p.
4. Kayumov N.K., Nazarov T.N., Makhmudov I.I., Rakhimov I.K., Umarov Kh.U. Globalization processes and economic problems of Tajikistan. "Economy of Tajikistan: Development Strategy". Dushanbe, 2003, No. 4. 5-65 p.
5. Oripov A.O., Sanginova M.Yu., Blinichkina N.Yu. Features of declaring goods and vehicles. - Khujand, "Noshir", 2010. -176 p.
6. V.K. Senchagov Price reform: problems and realities. - M., "Finance and Statistics", 1991. - 112 p.