

товарів і послуг і самої національної економіки. Наявність у єдиній системі ціно- і тарифотворення державних і регульованих цін та тарифів свідчить про те, що ці ціни і тарифи є засобом боротьби з підвищенням цін та тарифів і їх диспаратом, які гальмують відтворчі процеси в економіці країни, з одного боку, та нівелюють позитивні результати боротьби з тим же підвищенням і диспаратом цін та тарифів, - з іншого, причиною чого є централізація ціно- і тарифотворення та закладений у ній суб'єктивізм.

3. У тарифі закладені спільні реальні функції з цінами, а саме функції: планово-облікова, регулююча, промоції ВВП, розподільча, інформаційна та управлінська. Перша функція є пріоритетною, так вважають автори багатьох літературних джерел, оскільки вона наповнює тарифи витратами та іншими складовими, формує їх на перспективу, приймає участь у формуванні ВВП та ЧВП (чистого внутрішнього продукту) країни, національного та чистого доходу, широкого кола обсягових та вартісних показників сфери послуг і робіт. Проте ні один з авторів літературних джерел не помітив основної функції тарифу, яка у незмінному вигляді повинна зайняти своє чільне місце і в переліку функцій ціни. Мова йде про таку функцію тарифу та ціни як оціночну функцію. Адже кожний конкретний тариф чи ціна містить у собі певний оціночний потенціал, тобто вартість одиниці послуги (роботи) чи одиниці матеріального блага, закладену в послугі (роботі) чи у ціні продукту в процесі ціно- і тарифотворення. При тому кожна функція, притаманна тарифу, має свої більше чи менше суттєві особливості їх застосування. Для прикладу, регулююча функція тарифу забезпечує збалансування попиту на послуги з їх пропозицією, в результаті чого споживачі отримують прийнятний для себе тариф – тариф попиту. Проте у багатьох випадках ця функція тарифу не спрацьовує. Бо як, наприклад, вона може спрацювати, якщо у великому місті (у Львові) є лише одна майстерня з ремонту електричних бритв і,

звичайно, немає ринку цього виду послуг і, відповідно, на цей вид послуг суб'єкт тарифотворення встановлює такий високий тариф, про який в народі кажуть «що аж зашкалює». Подібні особливості торкаються майже всіх перелічених функцій. Однак на одній особливості функції тарифу вартує ще зупинитися детальніше. Мова йде про функцію промоції ВВП, у якій функція тарифу при формуванні і промоції ВВП є неосновною функцією. Основну функцію у цих процесах безпосередньо виконує ціна. Тариф у процесах формування і промоції ВВП відіграє другорядну роль, діє через ціну, як її складову, і лише опосередковано своєю функцією підтримує ці процеси.

4. Склад тарифів і цін у більшості цін і тарифів однаковий, оскільки він формується згідно з чинними вимогами стандарту бухгалтерського обліку, що зумовлено високою його уніфікацією. Про структуру тарифів і цін цього не можна сказати, вони дуже різняться на підприємствах різних сфер відтворення ВВП, а також в окремих галузях економіки і навіть на окремих підприємствах цих галузей. Це зумовлено, головним чином, специфікою витрат у цих структурах економіки. Проте у складі тарифів і цін є окремі відмінності: у складі тарифів на автомобільні перевезення вантажів включаються відрахування на дорожні роботи, у автотарифи пасажирського транспорту – відрахування на страхування пасажирів. Специфічною складовою роздрібних цін на алкогольні напої є відрахування на розвиток садівництва, виноградарства і хмелярства, які відсутні у складі інших товарів, тим більше у будь-яких тарифах.

5. Ціни за обсягом реалізації їх об'єктів (матеріальних ресурсів) поділяються на гуртові, зрідка названі оптовими, та роздрібні. Тарифи теж, хоча зрідка, називаються гуртовими чи гуртового ринку та роздрібними чи роздрібною ринку. Гуртові назви тарифів застосовуються лише в окремих сферах тарифотворення, а саме при транспортуванні природного газу від

підприємств його видобування магістральними трубопроводами на гуртовий ринок, а також при передачі електроенергії від її генеруючих підприємств на гуртовий ринок електроенергії. Підприємства гуртового ринку газу і електроенергії отримують ці енергетичні ресурси за гуртовими тарифами їх виробників чи видобувачів, а реалізують їх на роздрібному ринку за гуртовими тарифами гуртового ринку. Газ, що надійшов у газорозподільчу мережу роздрібного ринку реалізується його споживачам за роздрібними тарифами. За такими ж тарифами реалізується електроенергія її споживачам, що надходить до них через розподільчу мережу електроенергій низької напруги.

6. Між назвами цін і тарифів спостерігаються великі розбіжності. Це на нашу думку пов'язане з тим, що в основі визначення їх назв покладені різні критерії. В основу назв цін було покладено номенклатуру чи асортимент продукції чи товарів, наприклад, у торгівлі є асортиментна група товарів «горілка», ціни на яку диференціюються за назвами, у яких врахований бренд, вміст спирту, місткість тари тощо. Назви цін інших товарів диференціюються залежно від виду номенклатурної чи асортиментної групи продукції (товарів), їх марки, бренду, вмісту певних інгредієнтів, габаритів, потужності та інших параметрів.

В основу визначення назв тарифів покладено інший принцип відмінності їх об'єктів, якими є послуги і роботи, як об'єкти операційної діяльності, які мають свої окремі професійні ознаки такі як: будівельні роботи, ремонтні роботи, транспортні, парикмахерські послуги тощо з подальшою їх диференціацією, скажемо, будівельних і ремонтних робіт на об'єктах будівництва за їх видами – мулярними, штукатурними, малярними, бляхарними тощо. Подібних назв у ціноутворенні немає.

Між тарифами і цінами є і певна спільність у їх назвах. Тарифи на деякі послуги за назвами бувають гуртовими (на гуртовому ринку) як і ціни на продукцію

підприємств сфери виробництва, засоби виробництва та споживчі товари у гуртовій торгівлі. Проте гуртові тарифи мають дуже обмежену сферу застосування. Вони чинні на видобуті чи вироблені енергетичні ресурси та на ці ж ресурси на гуртовому ринку.

Крім того, спільною рисою для гуртових і роздрібних тарифів на постачання перелічених енергетичних ресурсів та для гуртових і роздрібних цін на товари є їхній номінал: гуртові тарифи і ціни завжди за номіналом нижчі, а роздрібні тарифи і ціни – вищі.

Характерно, що окремі продукти видобутку чи виробництва, такі як вода, постачаються споживачам на єдиний ринок, без поділу на гуртовий і роздрібний і за єдиними тарифами, теж без поділу на гуртові і роздрібні. У той же час такий ресурс переробки як зріджений аміак, постачається його споживачам і, відповідно, за єдиним видом тарифу – гуртовим.

В Україні, у зв'язку з введенням в оподаткування суб'єктів господарювання ПДВ, відбулись зміни у назвах тарифів і цін. Всі тарифи і ціни отримали по дві назви: першу назву – тарифи і ціни без ПДВ та альтернативну назву – ціни і тарифи підприємств (суб'єктів тарифо- і ціноутворення), за якими законодавством заборонено надавати послуги та продавати продукцію і товари.

Друга назва тарифів і цін – тарифи з ПДВ та ціни з ПДВ, за якими надаються послуги і, відповідно, продаються товари та продукція промислових і сільськогосподарських виробників. При тому продукція у промисловості та товари у гуртовій торгівлі засобами виробництва і товарами отримали альтернативну назву ціни – гуртова відпускна ціна, тобто гуртова ціна з ПДВ.

Характерно, що деякі назви цін, які застосовуються у ціноутворенні, відсутні у тарифотворенні. До них відносяться спотові, ф'ючерсні, форвардні та деякі інші ціни, які свої назви отримали від специфічних видів операційної діяльності, які в сфері послуг відсутні. Проте деякі

назви тарифів по тій же причині відсутні у ціноутворенні, для прикладу, тарифи стояночних чи рухових операцій на водному транспорті, почасових, покілометрових і відрядних на автомобільному транспорті, тарифи на водопостачання і водовідведення – на підприємствах цього виду операційної діяльності тощо.

7. Кожному виду тарифів і цін притаманні певні методи ціно- і тарифотворення, яких в окремих випадках, залежно від певних об'єктивних та суб'єктивних обставин, часу, може бути декілька.

Спільних рис у методах ціно- і тарифотворення значно менше ніж відмінностей між ними, що зумовлено різноманітністю відмінностей в організаційній і техніко-економічній діяльності підприємств сфери послуг і робіт та сфер товарного виробництва і обігу.

Основною спільною рисою у методах тарифотворення і ціноутворення є те, що тарифи і ціни, яким державою надано статус державних за методом їх формування повністю співпадають, що зумовлено їх централізованим встановленням на невизначений час чинності, а це робить їх одночасно тарифами і цінами пропозиції і попиту, що не сприяє підвищенню ефективності господарювання, оскільки вони визначаються за витратним методом.

Менше спільних рис мають регульовані тарифи і такі ж ціни. Їх огульною спільністю у порівнянні з державними тарифами і цінами є пом'якшена централізація ціно- і тарифотворення, яка відбувається на нижчих рівнях державного управління. Крім того, державою надано право суб'єктам ціно- і тарифотворення, як самостійним суб'єктам господарювання, встановлювати їх самостійно, однак за погодженням з певними органами влади, що відкриває їм шлях до перегляду чинних регульованих тарифів і цін з врахуванням змін ринкової кон'юнктури та інших чинників ціно- і тарифотворення, сприяє

підвищенню ефективності ціно- і тарифотворення та розвитку сфер господарської діяльності, у яких застосовуються регульовані ціни і тарифи.

Регульовані ціни і тарифи встановлюються за витратною методикою ціно- і тарифотворення, у якій застосовуються певні законодавчо передбачені обмежувальні параметри. В ціноутворенні такими параметрами є: мінімальні ціни на алкогольні напої; ціновий коридор закупівельних цін на більше ніж два десятки видів важливої сільськогосподарської продукції, у межах якого державою дозволяється сільськогосподарським підприємствам реалізувати свою продукцію; обмежений розмір операційного прибутку при зміні гуртових цін на продукцію монопольних утворень; меморандумні ціни, встановлені згідно з підписаним меморандумом між органом державної влади і підприємством чи групою підприємств про реалізацію продукції чи товарів за цінами, які за своїм рівнем є дещо нижчими і тривало незмінними у порівнянні з вільними за статусом цінами на даний продукт. Меморандумний метод, будучи одним з демократичних методів ринкового ціноутворення за своєю сутністю, у якому моральний аспект відіграє важливішу роль від комерційної мети. В умовах економічної кризи він мав би розвиватись і поширюватись замість піти у небуття, яке фактично з ним трапилось.

У методах формування регульованих тарифів аналогічні чи подібні обмеження відсутні. Проте у них є відмінні обмеження.

8. Спільними рисами у тарифах і цінах є їх пільговість. Ціни і тарифи бувають пільговими і умовно пільговими. У ціноутворенні та у тарифотворенні до пільгових цін можна віднести, правда умовно, всі ціни і тарифи, яким надано статус державних і регульованих на тій підставі, що вони встановлені нижчими, ніж якби їх трансформувати у вільний статус. Тоді вони за своїм номіналом були б вищими від державних і регульованих цін.

Умовність пільг допускаємо тут з тих міркувань, що ніхто, в тому числі держава, не знає чи справді державні і регульовані тарифи та ціни є пільговими, які масштаби цих пільг містяться в окремих тарифах і цінах та у всій їх сукупності реалізованих об'єктів пільгових цін і тарифів. Їх виявити неможливо і саме тому, що тут відсутня порівняльна база, оскільки державні і регульовані ціни і тарифи встановлюються на окремі їх об'єкти, на які нечинні для порівняння вільні ціни і тарифи. У зв'язку з цим виникає сумнів чи державні та регульовані ціни і тарифи є пільговими. Вони могли б бути справді пільговими за умови, що на ціну чи тариф одного їх об'єкту одночасно встановлено дві ціни чи два тарифи за статусом, причому одна ціна чи один тариф мали б бути за статусом вільними. Такі умови розв'язання проблеми з області фантастики. Проблему за таких умов невзможі розв'язати ні наука, ні практика.

До пільгових цін в Україні можна віднести, також умовно, ціни на соціальні види продовольчих товарів за статусом вільних цін, проте за дещо нижчими цінами у порівнянні з ідентичними товарами, виготовленими з більш якісної сировини, за складнішою технологією та за багатшою рецептурою, яка містить дорогі інгредієнти. Втім і тут величину пільги в таких цінах неможливо виявити, оскільки відсутня порівняльна база, хоч виявлення заподіяної шкоди виробникам можливе, якщо вони складають обґрунтовану калькуляцію ціни. Соціальна продукція з низькими цінами є не вигідною для її виробників і торговців, оскільки часто буває збитковою або на рівні збитковості, тому вони нехтують вимогою органів місцевого самоврядування про її випуск і торгівлю нею, що є причиною частих перебоїв в постачанні цієї продукції та скорочення партій поставок внаслідок чого вона переходить у розряд дефіцитної або зовсім зникає з ринку. В таких умовах пільгові ціни на соціальну продукцію з вільними за статусом не досягають своєї мети – задоволення потреб її споживачів у якісних продуктах з низькими цінами.

У тарифотворенні, на відміну від ціноутворення, велике різноманіття пільг на послуги, які знаходяться у законодавчому полі, так і поза ним, компенсуються повністю або частково державою чи органами самоврядування, частина їх ніким не компенсується, а переноситься на інших суб'єктів тарифів у формі перехресного тарифотворення, яке, перебуваючи поза законодавчим полем, для одних суб'єктів цін формує економічно вигідні умови їх використання, а для інших наносить за своїм неправомірно завищеним номіналом велику шкоду.

Багато пільг сформувалося ще з радянського часу у житлово-комунальному господарстві. У житловому господарстві тарифи на його послуги за статусом є регульованими, бо погоджуються з органами самоврядування. Багатьом групам їх користувачів, включаючи з низькими доходами, вони надаються за пониженими тарифами, різниця між повним номіналом і пониженим відшкодовується за рахунок субсидій з місцевих бюджетів.

На пасажирському міському комунальному транспорті законодавством передбачені два види пільг для пасажирів. Перший вид пільг – це безплатні пільги, які надаються декільком групам пасажирів. Другий вид пільг – це пільга, згідно з якою пасажир, а ними є студенти і школярі, сплачують лише частину повного номіналу тарифу. Відшкодування перевізником пільгової частини номіналу тарифу відбувається за кошти місцевих бюджетів, правда, в останні часи нерегулярно і частково, що викликає обурення перевізників і навіть пасажирів, оскільки перевізники призупиняють роботу транспорту.

Приватні перевізники пасажирів на автомобільному транспорті, які володіють ліцензіями на перевезення пасажирів у містах та в прилеглих до них територіях, самостійно розробляють проекти тарифів або такі проекти, складають асоціації перевізників з послідувачим їх погодженням з місцевим органом самоврядування. Тому такі тарифи отримують статус регульованих тарифів,

які згідно закону про автомобільний транспорт певні групи пасажирів – пільговиків звільняються від сплати повного тарифу, який повинен відшкодуватися перевізнику з місцевого бюджету.

Подібний порядок пільгового перевезення пасажирів запроваджений у поїздах приміського сполучення Укрзалізниці, однак з певною відмінністю.

Оскільки компенсація витрат від перевезення пасажирів-пільговиків приватним пасажирським транспортом та Укрзалізницею від самого початку запровадження пільгових перевезень була неповною та несвоєчасною, тим більше в умовах економічної кризи неодноразово призупинялась, приватні перевізники пасажирів винайшли способи самочинного, нелегального компенсування власних витрат від застосування безплатних перевезень пасажирів. Перший спосіб полягає в тому, що перевізники самочинно визначили норму перевезення пасажирів маршрутками, одні 2-х пасажирів, інші – 3-х. Другий спосіб такий, що перевізники теж самочинно надають пасажирам-пільговикам знижку з повної вартості тарифу у розмірі від 20 до 50 відсотків, іноді – і більше. Третій спосіб: найбільш моральні перевізники при перевезенні пасажирів-пільговиків на невеликі віддалі задовільняються однією чи двома гривнями, взятими від них. У той же час при отриманні ліцензії чи її заміні всі перевізники в один голос вимагають від органу самоврядування, з яким погоджується регульовані тарифи, їх значного підвищення, мотивуючи це без достатньо переконливого підтвердження.

Задаємо собі питання, чи можна усунути перехресне тарифотворення, яке завдає шкоду пасажирам, державі і суспільству? Є три, хоч різні за своєю реальністю, ствердні відповіді. Перша – запозичити перевізниками досвід обласних автостанцій, які діють в межах чинного законодавства, згідно з яким пасажир-пільговик після пред'явлення ним певного документа, який підтверджує право на пільговий проїзд, отримує в касі станції так

званий «нульовий» квиток на право безплатного користування автомобільним пасажирським транспортом міжобласного сполучення. Думаємо, що у них немає проблем з отримання коштів з бюджетів на відшкодування втрат від перевезення пасажирів-пільговиків, і саме через немасовість таких перевезень.

Дещо інша ситуація спостерігається на автостанціях районних центрів. Тут каси автостанцій відмовляються від продажу «нульових» квитків пасажирам-пільговикам, а водії пасажирського автотранспорту погоджуються на їх перевезення за умови оплати номіналу тарифу на 50%, мабуть, не без вказівок керівництва вищих ланок управління транспортом або за їхньою згодою. Думаємо, що це відбувається за умови неможливості в сучасних умовах відшкодування втрат від перевезення пасажирів-пільговиків за рахунок субвенційних коштів, внаслідок чого перевізники самовільно ці втрати відшкодовують собі за рахунок перехресних тарифів, на величину яких збільшують тарифи на перевезення пасажирів-непільговиків.

Друга відповідь – забезпечити органи самоврядування своєчасними і в повному обсязі субвенційними коштами для відшкодування втрат перевізників від перевезення пасажирів-пільговиків, що в умовах економічної кризи і не тільки її є малоімовірним.

Третя відповідь – реформування чинної системи пільг, яке за нинішньої економічної ситуації країни не на часі. Реформа системи пільг можлива у неблизькій перспективі і за умови висхідного розвитку економіки та суспільства, нагромадження реформуючого потенціалу.

Перехресне тарифотворення, як одна з форм диспаритету тарифів, широко поширене у такій операційній діяльності як водопостачання і водовідведення.

Підприємства цього виду операційної діяльності базовий елемент тарифів – витрати обліковують і планують окремо лише по водопостачанню і

водовідведенню води, а тарифи формують для окремих груп споживачів за умови відсутності відповідної обліково-планової тарифної бази. Внаслідок цього такі тарифи для окремих груп споживачів води є необґрунтованими і неправомірними: для одних груп споживачів вони є нижчими, для інших – вищими від середнього тарифу по водопостачанню і водовідведенню. Таким способом частина середнього тарифу переноситься на тариф для однієї групи споживачів, від чого вони стають необґрунтовано вищими, що завдає цій групі споживачів значну шкоду, а для другої групи споживачів тариф знижується за рахунок перенесеної частини середнього тарифу, від чого їх тариф стає необґрунтовано і неправомірно нижчим від середнього тарифу і тим більше значно нижчим від тарифу для першої групи споживачів. Від такого тарифотворення його суб'єкт видимої користі не отримує, але одні групи споживачів, без сумніву,

таку користь отримують і при тому за рахунок інших груп споживачів, які зазнають збитків у розмірі отриманої користі першою групою.

Для підтвердження існування перехресного тарифотворення наводимо «живий» приклад його формування на одному з груп підприємств з водопостачання і водовідведення – на ТзОВ «Енергія-Новий Розділ», на яких нами проводилась експертиза обґрунтування проектів тарифів на водопостачання і водовідведення в порядку їх громадського обговорення, до подання на погодження з Новороздільською міською радою міста Новий Розділ.

Наводимо фрагмент інформації проектів тарифів ТзОВ «Енергія-Новий Розділ» на водопостачання і водовідведення у вигляді таблиці з висновками, що витікають з неї, у якій чітко простежується формування перехресності тарифів.

Таблиця

Диспаритет тарифів на ТзОВ «Енергія-Новий Розділ»

Показники	Водопостачання			Водовідведення		
	тариф, грн./м ³		зміна тарифу (+,-), %	тариф, грн./м ³		зміна тарифу (+,-), %
	чинний	проект на 2013 р.		чинний	проект на 2013 р.	
1. Середній (єдиний) тариф з ПДВ	2,62	4,74	+80,9	2,17	3,80	+75,1
2. Тариф для населення з ПДВ	2,57	4,51	+75,5	2,14	3,47	+62,1
3. Тариф для бюджетних установ з ПДВ	3,71	6,68	+80,0	3,07	4,75	+54,7
3.3. Тариф для інших споживачів	4,32	7,67	+77,5	3,59	5,69	+58,5
4. Диспаритет тарифів на користь населення	+0,05 (2,62–2,57)	+0,23 (4,74–4,51)	+4,60 рази	+0,03 (2,17–2,14)	+0,33 (3,80–3,47)	+11,1 рази
5. Диспаритет на шкоду бюджет-ним установам	+1,09 (3,71–2,62)	+1,94 (6,68–4,74)	+76,4	+0,90 (3,07–2,17)	+0,95 (4,75–3,80)	+5,6
6. Диспаритет на шкоду іншим споживачам	+1,71 (4,32–2,61)	+2,93 (7,67–4,74)	+71,3	+1,42 (3,59–2,17)	+1,89 (5,69–3,80)	+33,5

Диференціація тарифів по групах споживачів не має під собою ні юридичного, ні економічного підґрунтя. Адже базовою основою тарифів є собівартість видобутої, поставленої споживачам і відведеної від них води, незалежно від того, до яких груп вони віднесені. Те ж саме стосується таких складових тарифів як операційний прибуток і ПДВ. Це означає, що для всіх споживачів, незалежно від їх груп, тарифи на воду повинні бути єдиними, однаковими за своєю величиною. Інакше виникне диспаритет тарифів, який для одних груп чи однієї групи споживачів, буде неправомірно вигідним чи пільговим, як у нашому розрахунку – для населення, бо тариф буде нижчим від середнього тарифу, єдиного для всіх споживачів води, а для інших груп, чи однієї групи, невигідний, який наноситиме їм шкоду, бо вищий від середнього (єдиного) тарифу, як у нашому розрахунку – для бюджетних установ та інших споживачів води.

На ТзОВ дуже високий диспаритет тарифів, закладений у проектах нових тарифів з водопостачання і водовідведення для населення. Він у тарифах на плановий період з водопостачання передбачений у 4,6 рази вищим ніж у чинному тарифі і в 11,1 рази вищим з водовідведення. У той же час диспаритет у проектах тарифів з водопостачання і водовідведення для двох інших споживачів води передбачений з високим зростанням на шкоду бюджетним установам з водопостачання і водовідведення на 76,4 і на 5,6% та на шкоду з водопостачання і водовідведення, відповідно, для інших споживачів – на 71,3 та 33,5%. І все це відбувається за рахунок неправомірного зниження тарифів для населення.

Єдиним виходом з цієї ситуації є встановлення диференційованої собівартості для різних груп споживачів води. Проте на сьогодні така диференціація собівартості з методичних і технічних міркувань «не під силу» будь-якому суб'єкту господарювання з водопостачання і водовідведення, а наука до розв'язання цієї проблеми, як нам

відомо, ще не залучалась. Тому для розв'язання цієї проблеми залишається поки що єдиний спосіб – розрахування проектів тарифів з водопостачання і водовідведення на основі планової собівартості цих видів операційної діяльності без будь-якої диференціації для окремих груп споживачів.

Науковці, передчуваючи прийдешні зміни у системі господарювання планово-директивної економіки СРСР, ще за 10-15 років до т. зв. перебудови не могли обійти питання реформування планово-директивного ціноутворення, у зв'язку з яким постала перед ними до того невідома система цін. Це зумовило їх присвятити багато публікацій системі цін. Одночасно з тим вони помітили, що крім цін існує її різновид – тариф. Тому вже у 1969 р. учені Л. А. Беркгейм, В. Р. Боев та інші в систему цін включили тарифи на перевезення вантажів, тобто лише один вид тарифів з багатого їх різноманіття [2, с. 381]. З 70-х років минулого століття уже багато авторів публікацій з ціноутворення були переконані в тому, що у систему цін входять тарифи на послуги і роботи, хоч про самостійну систему тарифів ними ще не згадується [15, с. 28; 7, с.17; 5, с. 60]. В цей же період стало модним серед науковців систему цін вважати єдиною системою цін, не помічати того, що поряд з нею існує і функціонує самостійна система тарифів. «Крига скресла» тоді, коли співавтор цієї статті у своїй праці «Ціни і ціноутворення» у 2006 р. пише про існування самостійної системи тарифів за назвою «система тарифів і тарифотворення» [11, с. 338]. Втім він розвиває вчення про систему тарифів у своїх подальших публікаціях [12, с. 235; 13, с.101], а уже у цій статті, написаній у співавторстві, досягнуто масштабніших результатів дослідження системи тарифів та переконливо доказано функціонування в економіці єдиної системи цін і тарифів, ні одна з яких не може самостійно існувати і функціонувати на благо держави, суспільства і кожного його члена.

Дослідження спільності і відмінності між тарифами і цінами, як

складовими елементами систем тарифотворення і ціноутворення, дає нам реальні підстави вважати систему тарифотворення реальною економічною системою, що перед нами постала як суцільна прогалина, яка в науці згадувалась лише фрагментарно. Це спонукало нас, опираючись на уже досить широке дослідження національної системи ціноутворення, цю прогалину, наскільки це можливо, заповнити шляхом дослідження обох систем з позиції спільності і відмінності між ними, зокрема принципів їх формування і функціонування, та виявлення і виділення у системі тарифотворення тих рис, які притаманні тільки цій системі і відсутні у системі тарифотворення. Таке дослідження системи тарифотворення має на меті виявити розвиток цієї системи в перспективі, позбуваючись тих гальмівних чинників, що повинно позитивно вплинути не тільки на розвиток системи тарифотворення, але і на відтворчі процеси в економіці країни і суспільстві.

Дослідження системи тарифотворення починаємо зі з'ясування методологічної основи, на якій побудована єдина система цін і тарифів. Такою методологічною основою, на наше переконання, є методологія ціно- і тарифотворення, яка, в свою чергу, є основою для формування методів ціно- і тарифотворення. Останні, з позиції їх суспільної ефективності, є двох видів. Перші в практичному ціно- і тарифотворенні є витратними, встановлені ціни і тарифи за якими пригальмовують чи сповільнюють процеси розвитку економіки і навіть суспільства, другі – ринковими, які, навпаки, стимулюють ці процеси.

Система цін дійшла до нас надзвичайно складною системою. А система тарифів постала перед нами як суцільна «пляма», бо ніким не досліджувана, не вивчена. Тому при її дослідженні будемо взоруватися на більш вивчену систему цін.

Система цін складна система, а система тарифів ще складніша по тій же причині.

Складність національної системи тарифів полягає в тому, що вона:

- ✓ побудована в межах вертикальних і горизонтальних координат (у горизонтальних майже виключно щодо вільного тарифотворення); у вертикальних – в небагатьох випадках (при транспортуванні газу, нафтопродуктів, передачі електроенергії через гуртовий ринок на роздрібний); у вертикальних і горизонтальних (змішаних) координат – стосовно деяких державних і регульованих тарифів;
- ✓ вміщує всі конкретні тарифи на всі послуги (роботи), що надаються (виконуються) в Україні;
- ✓ вміщує всі види тарифів за широкою гамою ознак: за статусом (державні, регульовані, вільні), за професійністю надаваних послуг чи виконаних робіт (медичні, освітні, парикмахерські, ріелтерські, будівельні тощо), за обсягом надаваних послуг (гуртові, роздрібні) тощо;
- ✓ деякі види тарифів, наприклад на перевезення вантажів, передачу електроенергії, зв'язок тощо симбіозно прив'язані до цін, входячи у їхній склад, а разом з цінами невідлучно перебувають у дуже складному і змінному економічному симбіозі з ВВП країни на кожній стадії його промоції до кінцевої стадії – сфери споживання, де він втрачає свою натуральну форму, а його грошова форма починає формувати новий кругообіг. При тому на кожній стадії промоції ВВП відбувається складний процес зростання його вартісного потенціалу за рахунок зростання цін і в них присутніх тарифів.

Система тарифів, як і система цін,

дійшли до нас надзвичайно складною системою. Оскільки вона побудована на методології тарифотворення, яка, у свою чергу, залежить від суспільної ідеології, як форми суспільного буття, що на своєму історичному шляху неодноразово змінювалась за формою і змістом і дійшла до нас як стійка система ринкової економіки, в нинішніх умовах спроможна протистояти цивілізаційним викликам епохи – економічним, фінансовим, екологічним та інших кризам.

Система тарифів зародилась у глибині віків – тоді, коли появився товаровиробник, продукт праці якого треба було обміняти на гроші за певною ціною, а відтак цей продукт обміну – доставити до місця призначення, тобто надати послугу за плату у грошовому вираженні. В міру розвитку виробництва продуктів праці та їх обміну виникають різні послуги, при появі не менше їх двох видів з тарифів на них уже формується тарифна система.

Система тарифів у своєму історичному розвитку змінювалась за суттю, складом, структурою, очищувалась від «намулу» минулих епох і дійшла до нас у дуже складному вигляді, проте успішно служить людству, світовому співтовариству держав і кожній державі та її громадянину зокрема.

В літературі, не без нашої участі, появився доволі широкий перелік принципів побудови (організації) і функціонування системи цін. Оскільки ми вважаємо, що система цін і система тарифів разом становлять єдину систему ціно- і тарифотворення, то логіка такого об'єднання двох самостійних систем у єдину систему вищого порядку підказує нам, що у цій системі мусить міститися багато спільностей у принципах їх побудови і функціонування. Оскільки ж ці окремі системи вважаються одночасно самостійними, то вони мусять містити і такі принципи, за якими вони є між собою відмінними.

В побудову і функціонування національної системи цін покладено такі найважливіші принципи:

- ✓ зміна форм, змісту і вартісного потенціалу в процесах відтворення ВВП;
- ✓ залучення (включення) доданої вартості (ДВ), створеної на підприємствах певної ланки (сфери) відтворення ВВП до ціни продукту підприємств наступної ланки (сфери) в аверсному напрямку до завжди такого ж напрямку промоції ВВП, що притаманне планово-директивній (витратній) системі цін, частково збереженій у національній системі цін;
- ✓ вилучення ДВ від ціни продукту підприємств попередньої ланки (сфери) відтворення ВВП, створеної у цій ланці (сфері) у реверсному напрямку до завжди аверсного напрямку промоції ВВП, що характерно для ринкової системи цін;
- ✓ циклічність функціонування;
- ✓ економічний симбіоз системи цін з ВВП;
- ✓ синхронність системи цін;
- ✓ послідовність системи цін;
- ✓ двовекторність системи цін;
- ✓ диспаритетність у системі цін.

Принцип ланковості полягає в тому, що вся система цін на рівні підприємств кожної ланки (сфери) відтворення ВВП пов'язана міцним ціновим ланцюгом з іншими суміжними ланками (сферами), кожне кільце якого мусить мати конкретну ціну за своїм номіналом і назвою, без якої відтворення ВВП не відбудеться. Цей принцип у системі тарифів має незначне поширення при тому у специфічній формі. Ця специфіка полягає в тому, що тарифи на транспортування (передачу) енергоресурсів від підприємств їх видобування (генерування) на гуртовий ринок, а відтак – на роздрібний, зароджуються на базі гуртових цін виробництва об'єктів транспортування (передачі), в процесі якого на ціни цих об'єктів наслоюються тарифи, які за своєю величиною на великі віддалі значно перевищують їх ціни. Тому склалась така

ситуація, що ціни на об'єкти транспортування за своєю назвою і вартістю трансформувалися у тарифи. Тому споживачі газу, електроенергії і навіть води платять тариф, який зазначається у платіжних документах.

Оскільки національна система цін дуже мобільна, змінна в часі та просторі, то на підставі принципу ланковості виринає принцип змінності форм змісту та вартісного потенціалу цін в процесі відтворення ВВП у кожній її ланці (сфері). Проте у системі тарифів цей принцип стосується лише тих сфер тарифотворення, де чинний принцип ланковості.

Ринок води, як з постачання, так і з водовідведення, - єдиний, без поділу на гуртовий і роздрібний, тому на єдиний ринок води встановлюються єдині тарифи.

Принцип вилучення ДВ від ціни продукту підприємств попередньої ланки (сфери) відтворення ВВП у цій ланці (сфері) у реверсному напрямку до аверсного руху ВВП характерний для визначення ринкових цін (цін попиту) у кожній ланці (сфері) відтворення ВВП.

Оскільки формування тарифів у своїй більшості обмежується однією ланкою (сферою) послуг, при тому на нерозвинутому ринку послуг, де конкуренція надто нерозвинута, формування тарифів попиту явище надзвичайно рідке. Тому тарифи на послуги у своїй більшості є тарифами пропозиції, які формуються за витратною методикою, внаслідок чого вони стають тарифами пропозиції. Це в першу чергу стосується державних і регульованих тарифів, встановлюваних органами влади в центрі і на місцях, поширюється на вільні тарифи за статусом. До речі, до сьогоденішнього часу відсутня методика встановлення ринкових тарифів, тобто тарифів попиту, на всі види послуг, які надаються підприємствами і установами сфери послуг суб'єктам послуг. Тому трансформування тарифів пропозиції у тарифи попиту за об'єктивних умов надзвичайно рідке явище.

Принципи циклічності функціонування тарифної системи з

об'єктивних причин до тарифної системи неприйнятний. Адже на відміну від циклічності у функціонуванні системи цін, де кожний об'єкт цін проходить декілька стадій повного відтворчого циклу ВВП, у тарифній системі лише деякі тарифи (на видобуті та генеровані енергетичні ресурси, про які уже йшла мова) проходять тільки три стадії повного циклу свого відтворення і то умовно, оскільки на виробничій стадії чинні ціни, а на стадіях їх транспортування (передачі) до ціни ресурсів приєднуються витрати транспортування і разом з ними трансформуються у тарифи. Подібне трансформування цін у тарифи спостерігається на підприємствах водопостачання, побутового обслуговування тощо.

ВВП в процесі своєї промоції до кінцевої мети – завершення свого повного циклу проходить послідовно всі ланки (сфери) товарного відтворення, визначені за конкретною ціною для кожного його об'єкту (продукту). В цьому саме полягає принцип послідовності функціонування системи цін у часі і просторі. В системі тарифів послідовність функціонування тарифів представлена фрагментарно, оскільки такого різноманіття сфер товарного відтворення, як у системі цін, тут немає. Система тарифотворення приймає активну участь у послідовності промоції ВВП, однак опосередковану через систему цін, з якою у неї прямий економічний симбіоз, а, відтак, опосередкований через ціни – економічний симбіоз з ВВП.

На основі принципів побудови системи цін, таких як ланковість, послідовність, синхронність формується принцип симбіозу системи цін з відтворчими процесами ВВП, оскільки при кожній зміні цін відбуваються зміни у системі цін і, відповідно, безпосередні зміни у ВВП, як у вартісному, так і фізичному вираженні. Система тарифів у економічному симбіозі з ВВП приймає опосередковану участь через систему цін, оскільки ці дві економічні системи перебувають у безпосередньому симбіозі.

Принцип циклічності функціонування системи цін полягає в тому, що у кінцевій сфері відтворення ВВП (у роздрібній торгівлі) за рахунок отриманого доходу (виторгу) від реалізації матеріальних благ завершується повний цикл функціонування системи цін і за рахунок отриманого доходу та проміжних доходів, отриманих у кожній сфері відтворення, формується новий цикл відтворення системи цін. Аналогічні відтворчі процеси відбуваються з ВВП у системі тарифів, що свідчить, крім того, про симбіоз між цими двома економічними системами.

У системі тарифів циклічність функціонування фрагментарна, оскільки за відсутності багатоланковості сфери послуг, вона з об'єктивних умов обмежується двома-трьома сферами послуг і лише на деякі види послуг (транспортування і передачу видобутого газу та генерованої електроенергії тощо).

Тарифна система національної економіки на противагу системі цін фактично функціонує за аверсним принципом її побудови, тобто в напрямку від надавача послуги до його отримувача, а не навпаки, тобто за витратною методологією і витратними методами встановлення тарифів, які є тарифами пропозиції. Проте є окремі сфери послуг, наприклад пасажирський автомобільний транспорт у великих містах, де є можливість запроваджувати тарифи за реверсним принципом формування, тобто в напрямку від пасажирів до перевізника з використанням потужного ринкового механізму – конкуренції. Втім на шляху впровадження такого тарифотворення стоїть багато перешкод суб'єктивного характеру.

У умовах нерозвиненої ринкової економіки, яка в Україні продовжує своє існування, є благодатне поле для формування диспаритету цін і, відповідно, функціонування диспаритетної системи цін, яка своїм диспаритетом наносить колосальну шкоду економіці, суспільству і державі.

В літературі диспаритет цін

знайшов своє таке художнє вираження як «перетягування цінової ковдри», згідно з яким суб'єкт – творець диспаритету цін за певних сприятливих для цього умов функціонування ринку перетягує на свою користь з допомогою непомірно підвищеної ціни операційний прибуток з підприємства – партнера по бізнесу.

Загальносприятливою умовою появи диспаритету цін є нерозвиненість товарного ринку, внаслідок чого періодично виникає фізичний вакуум на ринку товарів, на який ринок негайно відреагує підвищенням цін у всіх суміжних і несуміжних сферах відтворення ВВП.

Диспаритет у системі тарифів досить розвинутий, проте на відміну від диспаритету у системі цін він знайшов своє місце у державному і регульованому тарифотворенні і непомітний у вільному.

Специфічні витоки диспаритету тарифів у національному тарифотворенні. Вони знаходяться у глибинах державного і регульованого тарифотворення. Однією з особливостей диспаритету тарифів є те, що на відміну від цінового диспаритету, у тарифотворенні дуже обмежені можливості «перетягування тарифної ковдри» з одного суб'єкта господарювання на іншого, що зумовлено незначним переліком послуг, які надаються підприємствами сфери послуг підприємствам одноіменної сфери і сфер виробництва та обігу.

Масштабніший диспаритет тарифів спостерігається за сприятливих умов функціонування ринку послуг між підприємствами цієї сфери і споживачами послуг, як фізичними особами, так і юридичними.

Диспаритет тарифів наймасштабніше поширений на пасажирському автомобільному транспорті. На його витоках, особливостях і способах подолання зупинимось докладніше.

Тарифи на перевезення пасажирів у внутріміському сполученні, крім таксомоторним транспортом, за статусом відносяться до регульованих, оскільки їх рівень, заявлений перевізниками чи їх

асоціаціями, погоджується з органами місцевого самоврядування. Тому виникає питання чи такий тариф може бути диспаритетним. Оскільки регульовані тарифи встановлюються з метою недопущення їх диспаритету, який виникає при їх підвищенні, то суб'єкт тарифотворення нашоується на складну ситуацію, як визначити конкретний номінал обґрунтованого тарифу, який забезпечив би оптимальну рентабельність конкретному перевізнику, був би «по кишені» пасажиром та міг би конкурувати з тарифами інших перевізників на певному ринку транспортних послуг. Іншими словами, у транспортних регульованих тарифах повинні бути поєднані інтереси трьох сторін суб'єктів: перевізників, пасажирів та місцевих органів влади, які мають узгодити ці інтереси двох сторін. Але для такого поєднання, згоди сторін інтересів, перевізники чи їх об'єднання повинні надати органу самоврядування матеріали з обґрунтування конкретного номіналу регульованого тарифу. І тут перевізники та влада нашоуються на нездоланні на даний час перешкоди: вони не володіють потрібною обліково-плановою базою, без якої неможливо встановити обґрунтовані тарифи і не допустити їх диспаритету. У практичному тарифотворенні перевізники надають (заявляють) органу самоврядування лише один вартісний показник – проект регульованого тарифу без будь-якої диференціації і окремих складових, мотивуючи цей єдиний показник відсутністю відповідної для цього обліково-планової бази, оскільки у своїй більшості перевізники перебувають на спрощеній системі оподаткування.

Що стосується обсягових перевезень пасажирів, які надаються (заявляються) органу влади на погодження проекту тарифу, то вони нічим необґрунтовані і суперечливі з тієї причини, що облік пасажиропотоків і їх планування відсутні, пасажирів перевозяться без видачі їм проїзних квитків. Таким чином, приходимо до висновку, що необґрунтованість тарифів

на перевезення пасажирів автомобільним маршрутним транспортом, є завуальованим диспаритетом тарифів, за допомогою якого перетягується частина «тарифної ковдри» у розмірі необґрунтовано отриманого перевізниками прибутку, що міститься у диспаритетному тарифі, на користь перевізників за рахунок заподіяної шкоди пасажиром.

Що стосується суб'єктів-перевізників, що самовільно порушують погоджені з органами влади регульовані тарифи або самовільно встановлюють вільні тарифи за статусом у той час, коли вони повинні бути регульованими, влада ніяких економічних і фінансових санкцій не застосовує, хоч на це має право. Єдиним видом санкції, якою користується місцева влада щодо порушників регульованих тарифів, є адміністративні санкції: рідко – у формі погрози відкликати ліцензію на перевезення пасажирів і ще рідше у формі фактичного відкликання ліцензії у злісних порушників.

Література

1. Артус М. М. Формування механізму ціноутворення в умовах ринкової економіки. - Тернопіль: Економічна думка, 2002. – 382 с.
2. Беркенгейм Л. А., Боев В. Р. и др. Цены и тарифы: Учебник / Под ред. Ш. Я. Турецкого. – М.: «Высшая школа», 1969. – 424 с.
3. Герасименко В. В. Ценовая политика фирмы. – М.: Финстатинформ, 1995. – 187 с.
4. Глушков Н. Т., Дерябин А. А. и др. Цена в хозяйственном механизме / Моногр. – М.: «Наука», 1980. – 392 с.
5. Гусаров А. С., Галанова В. А. и др. Методические основы системы розничных цен / Моногр. – М.: «Наука», 1980. – 174 с.
6. Дейли Джон Л. Эффективное ценообразование – основы конкурентного преимущества. – П.: Изд. Дом «Вильямс», 2004. – 302 с.

7. Дерябин А. А., Гагарина Н. С. и др. Цены и ценообразование в СССР: Пособие / Под ред. А. А. Дерябина. – М.: «Финансы», 1979. – 192 с.
8. Кононенко В. Т. Функция цен в условиях формирования рыночной экономики. – К.: Наукова думка, 1994. – 216 с.
9. Липсиц И. К. Коммерческое ценообразование : Учебник. – М.: БЕК, 1999. – 368 с.
10. Павленко А. Ф., Корнев В. Л. Маркетингова політика ціноутворення: Монографія. – К.: КНЕУ, 2004. – 329 с.
11. Пінішко В.С. Ціни і ціноутворення : Навч. посібн. – Львів.: «Інтелект-Захід», 2006. – 488 с.
12. Пінішко В.С. Ціно- і тарифотворення : Навч. посібн. – Львів.: «Магнолія 2006», 2008. – 303 с.
13. Пінішко В.С., Рудницька О.В. Ціно- і тарифотворення у питаннях і відповідях : Навч. посібн. – Львів.: «Магнолія 2006», 2011. – 209 с.
14. Русанова В.В., Канина Т.В. и др. Ценообразование и тарифы на перевозки грузов автомобильным транспортом. – М.: Транспорт, 1981. – 282 с.
15. Салимжанов И. К. Цена, качество, эффективность : Моногр. – М.: «Финансы», 1979. – 192 с.
16. Шкварчук Л.О. Ціноутворення: Підручник. – К.: «Кондор», 2006. – 460 с.