

УСТАНОВЛЕНИЕ ПРЕДЕЛЬНЫХ ЗНАЧЕНИЙ ТАРИФНЫХ СТАВОК НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ

А. А. ЕВСЮК

Белорусская железная дорога, г. Минск

В. В. ЯСИНСКИЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

На транспортном рынке функционируют различные виды транспорта, предлагая клиентам свои услуги в виде предложений, которые в основном характеризуются стоимостью перевозки и перевозочным потенциалом конкретного вида транспорта. В свою очередь спрос на эти услуги определяется платежеспособностью клиентов и сложившейся конъюнктурой на транспортном и товарных рынках.

В условиях конкуренции цены на конечную готовую продукцию устанавливаются товарным рынком, а при монополии – регулируются государством или союзами государств. Аналогично устанавливаются тарифные ставки для различных видов транспорта в логистических схемах доставки грузов: в условиях конкуренции – транспортным рынком, в условиях монополии – государствами или их союзами.

Традиционно нижний уровень транспортного тарифа рассчитывается на основе себестоимости перевозки груза, а с добавлением к ней прибыли, рассчитанной на основе нормативной рентабельности, определяется средний уровень транспортного тарифа. При таком подходе прибыль отдельных видов транспорта и в целом транспортного комплекса одного государства является важнейшим показателем при расчете тарифных ставок, где в качестве ограничений выступает также доля транспортной составляющей в цене продукции и тарифные ставки на других видах транспорта или в соседних государствах (в условиях конкуренции). Однако в этом случае не учитываются цены товаров на внутреннем и внешних рынках и транспортно-логистические издержки в конкретных логистических схемах доставки грузов. Поэтому в реальных условиях наблюдается дисбаланс: тарифы для низкостоймых сырьевых грузов устанавливаются практически на одном уровне с тарифами на дорогостоящую готовую продукцию.

Пределные уровни тарифов следует устанавливать исходя из интересов не только транспорта, а также с учетом интересов:

- хозяйствующих субъектов (производственных предприятий, транспортных и посреднических организаций), в том числе видов транспорта и транспортно-экспедиционных организаций;
- транснациональных компаний (корпораций, холдингов);
- отдельных государств, их объединений, союзов и др.

Для вышеперечисленных субъектов общим критерием является минимизация транспортно-логистических издержек и получение прибыли с учетом ограничений, которые учитывают их интересы. В случае невыполнения ограничений по цене конечной готовой продукции могут использоваться субсидии, дотации или другие формы поддержки хозяйствующих субъектов из бюджетов государств (союзов государств) или за счет прибыли промышленных предприятий, транспортных и посреднических организаций, а также транснациональных компаний (корпораций, холдингов), льготных кредитов банков и других источников.

Решение задачи по установлению предельных значений тарифных ставок возможно с использованием нескольких вариантов, рассмотренных применительно к железнодорожному транспорту.

Вариант 1 предусматривает, что государственный орган по тарифам может устанавливать на определенный период максимальный и минимальный уровни тарифов. Может объявляться несколько максимальных уровней тарифов, которые будут утверждаться уполномоченными государственными органами на определенный период времени. Верхние уровни тарифов характеризуют граничное значение тарифных ставок, превышение которых в определенный период времени при перевозке конкретных грузов делает нецелесообразным использование железнодорожного транспорта с позиции клиента и государства в целом. Верхние пределы транспортных тарифов должны также рассматриваться как составляющие части цены конечной готовой продукции на элементах сложной логистической производственно-транспортной-сбытовой системы. Поэтому величина верхнего предела тарифа конкретного груза не может устанавливаться на основе средней себестоимости и рентабельности.

Аналогично устанавливается минимальный уровень тарифа, который может быть равен расчетной себестоимости с учетом убыточности пассажирских перевозок и добавленной минимальной рентабельностью, себестоимости перевозок или даже ниже ее в размере зависящей части на определенный период времени. В этом случае дополнительно возникающие затраты могут компенсироваться за счет перевозки других более рентабельных грузов.

Вариант 2 предполагает, что верхний предел тарифов устанавливается Тарифным руководством № 1 и индексируется уполномоченным государственным органом в зависимости от прогноза основных макроэкономических параметров социально-экономического развития государства. Такой подход обеспечивает стабильность верхнего уровня тарифов в течение действия Тарифного руководства № 1.

Соответственно нижний уровень тарифа в зоне регулирования устанавливается аналогично первому варианту.

В первом и втором рассматриваемых вариантах железная дорога может самостоятельно изменять уровень тарифов в рамках установленных их предельных значений.

Каждый из двух рассматриваемых вариантов обладает преимуществами над традиционным способом установления предельных значений тарифных ставок, а именно:

- компенсирует потери доходов от убыточных внутриреспубликанских пассажирских и пригородных перевозок за счет грузовых;

- обеспечивает необходимый уровень рентабельности рассматриваемых хозяйствующих субъектов, который достигается за счет минимизации транспортно-логистических издержек, оптимизации налоговой политики государств, применения дотаций, субсидий и др.;

- дает возможность дифференцировать тарифы исходя из условия конкуренции схем доставки в логистических цепях движения ресурсов и непревышения цены перевозимой продукции ценам на аналогичную продукцию на внутреннем и внешних товарных рынках;

- учитывает неопределенность доходов и расходов, обусловленных инфляционными процессами и запаздыванием индексации верхнего уровня тарифов при изменении макроэкономических показателей развития экономики государства;

- минимизирует транспортно-логистические издержки в логистических цепях движения ресурсов в пределах отдельных государств и их союзов.

В связи с вышеизложенным предельные тарифные ставки могут быть низко- и высокорентабельными. Причем, как уже было отмечено, нижний предел тарифной ставки может быть равен себестоимости или даже ниже ее, а верхний – быть высокорентабельным и по этой причине покрывать убыточную тарифную ставку, характеризуемую нижним пределом. Такой подход дает возможность устанавливать дифференцированные верхние и нижние пределы тарифов для отдельных номенклатур грузов и направлений перевозок, при этом будет выполняться заданная (нормативная) рентабельность железнодорожного транспорта (рисунок 1).

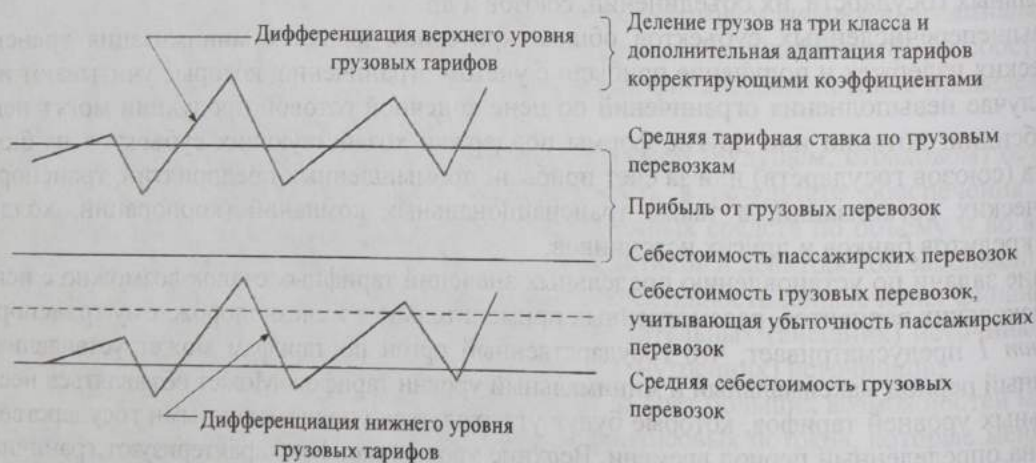


Рисунок 1 – Графическое изображение дифференцированных верхнего и нижнего уровней грузовых тарифов

Таким образом, в соответствии с теоретическими основами установления предельных значений тарифных ставок на услуги транспорта по перевозке грузов, максимальный и минимальный уровни тарифов устанавливаются с учетом интересов хозяйствующих субъектов, транснациональных компаний

(корпораций, холдингов), государств и их союзов. Такой подход при обосновании и расчете граничных фрахтовых ставок на транспортные услуги, связанные с перевозкой грузов, позволяет обеспечить:

1 Максимизацию прибыли всех видов транспорта и транспортного комплекса государства при минимизации транспортно-логистических издержек.

2 Допустимое значение верхнего предела тарифа, установленного на основе цены продукции на товарных рынках и транспортно-логистических издержек в конкурентной логистической схеме доставки груза.

3 Нормативный уровень рентабельности, который может формироваться за счет предоставления налоговых льгот, дотаций, субсидий и других видов поддержки за счет государства или бюджета союзов государств, распределения прибыли хозяйствующих субъектов и транснациональных компаний (корпораций, холдингов) в пользу транспорта.

УДК 656.062

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ УНИФИКАЦИИ ТАРИФОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

И. А. ЕЛОВОЙ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. М. ЗЕЛЕНКОВСКИЙ

Белорусская железная дорога, г. Минск

В соответствии с Соглашением о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (далее – Соглашение), заключенным 09.12.2010 г. между Российской Федерацией, Республикой Беларусь и Республикой Казахстан, с 1 января 2013 года стороны обязаны были унифицировать тарифы на услуги по перевозке грузов по видам сообщений внутри государств.

Основная цель формирования общего рынка железнодорожных грузовых перевозок государств Таможенного союза может быть выражена следующими положениями:

1) содействие дальнейшему развитию взаимовыгодных экономических отношений в рамках Единого экономического пространства (далее – ЕЭП);

2) формирование общего рынка транспортных услуг в пределах ЕЭП на основе обеспечения:

– доступа к услугам железнодорожного транспорта государств данного союза;

– согласованных подходов к государственному регулированию тарифов на эти услуги.

В основу структуры разработанных унифицированных тарифов заложены следующие положения:

1) унификация тарифов в соответствии с требованиями Соглашения;

2) выделение инфраструктурно-локомотивной составляющей в тарифе с целью гармонизации с тарифами Российских и Казахских железных дорог в рамках ЕЭП;

3) адаптация тарифов к условиям экономики Республики Беларусь путем деления грузов на три тарифных класса и введения дополнительных корректирующих коэффициентов к ним;

4) сохранение уровня доходов Белорусской железной дороги и перекрестного финансирования внутриреспубликанских пассажирских перевозок;

5) сохранение объема транзита за счет конкурентоспособного уровня транзитных тарифов по основным грузам;

6) учет технологических и инфраструктурных особенностей Белорусской железной дороги путем построения тарифов на основе начально-конечной и движущей операций;

7) установление тарифов и их предельных уровней в соответствии с законодательством Республики Беларусь и международными договорами;

8) дифференциация тарифов по родам грузов, типам и принадлежности вагонов в зависимости от расстояния перевозки, степени загрузки вагона.

Несмотря на одинаковые подходы, применяемые к построению тарифов в государствах ЕЭП, существует ряд технических, технологических и экономических особенностей железнодорожного транспорта Беларуси, обуславливающих разный уровень унифицированного тарифа:

– небольшая протяженность и различия в густоте железнодорожной сети, а также в технической оснащённости;