

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ КАЛЬКУЛЯЦИОННОГО ИЗМЕРИТЕЛЯ УСЛУГ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ

✓ *Е. А. КИРЕНЯ, В. Л. ЖИГАЛОВ*  
*Белорусская железная дорога, г. Минск*

*Н. В. ЗДАНОВСКАЯ*  
*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Оказание нового вида услуг – услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта определяет необходимость расчета на железной дороге новых показателей себестоимости: себестоимости услуг, оказываемых инфраструктурой. Дифференциация показателей себестоимости услуг инфраструктуры определяется перечнем объектов калькулирования. Развитие перечня объектов калькулирования соответственно вызывает развитие системы калькуляционных измерителей, на единицу которых и будут устанавливаться показатели себестоимости.

Следует отметить, что оптимальным является вариант, когда калькуляционные измерители совпадают с измерителями, по которым устанавливаются провозные платежи. С этой целью был изучен зарубежный опыт применения измерителей, основанный на их использовании при взимании тарифов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта (таблица 1).

Таблица 1 – Измерители, принятые в различных странах для установления тарифа на услуги инфраструктуры

Страна	Характеристики установленного тарифа		Используемый измеритель
Германия	Одноуровневый (с 1.04.2001)		километр
Италия	Одноуровневый		километр
Литва	Двухуровневый	первоначальный	поездо-километр
		заключительный	тонно-км брутто
Казахстан	Для одиночного локомотива		поездо-километр
	Для подвижного состава		осе-километр
	Для вагона (в зависимости от его типа и вида груза)		тонно-километр вагоно-километр
Россия	Для одиночного локомотива		секция-километр
	Для поезда		поездо-километр
	Для единицы подвижного состава (вагона)		тонно-километр вагоно-километр

Анализ тарифных систем и их измерителей стран Европейского Союза (Германия, Италия, Литва) позволяет сделать выводы:

- в приведенных государствах действуют, как правило, одно- или двухуровневые тарифы, имеющие достаточно простую систему их определения;
- при использовании одноуровневых тарифных систем тариф исчисляется в расчете на 1 километр. При этом действуют коэффициенты, регулирующие условия передвижения, отличающиеся от среднedorожных (например, повышенный скоростной режим движения, негабаритность груза, прохождение участков с повышенной грузонапряженностью, особые условия перевозки и т.д.);
- применяемая система коэффициентов является достаточно простой и лаконичной;
- при использовании двухуровневых тарифных систем дополнительные коэффициенты не применяются, так как попытка взаимосвязи расходов и тарифов их возмещающих, реализована в использовании двух измерителей. В Литве это поездо-километр и тонно-километр брутто.

Анализ используемых измерителей позволяет установить, что для целей калькулирования себестоимости услуг инфраструктуры Белорусской железной дороги наиболее привлекательным является опыт стран Европейского Союза, что обуславливается его простотой и понятностью. Однако стратегическое значение представляет опыт стран-партнеров Единого экономического пространства (ЕЭП), так как именно в рамках этого сообщества Белорусской железной дорогой на первоначальном этапе будут оказываться услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта. Следует отметить, что тарифные системы по оказанию железнодорожных услуг этих стран имеют как пре-

имущества, так и недостатки. Преимуществом является градация тарифов, которая осуществлена в разрезе объектов их оказания: для одиночного локомотива, поезда и вагона. Причем каждый из объектов, при оказании ему услуг инфраструктуры, имеет свой измеритель, а иногда и несколько. К недостаткам можно отнести сложность и громоздкость, которые «унаследовали» и тарифные системы оказания услуг инфраструктуры.

Кроме преимуществ или недостатков тарифных систем и их измерителей превалирующее значение имеет исторически сложившееся, ставшее традиционным, сотрудничество национальных железных дорог, которые и в настоящее время являются самыми крупными и значительными представителями железнодорожной отрасли в своих странах.

Заключение договоренностей об оказании услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта между членами ЕЭП носит взаимный характер. В связи с чем, странами принято решение об унификации тарифных систем по оказанию услуг инфраструктуры, что предполагает наличие единого измерителя(ей) этого вида услуг.

На наш взгляд, измерители, в соответствии с которыми устанавливаются тарифы, а следовательно, и калькуляционные измерители могут изменяться с целью их усовершенствования. Однако необходимость их определения возникла на нынешнем, переходном этапе к иной системе калькулирования услуг железнодорожного транспорта.

Учитывая неопределенность некоторых вопросов, а также необходимость преемственности существующей системы учета затрат и калькулирования себестоимости, наиболее целесообразными калькуляционными измерителями в переходный период являются тонно-километр и пассажиро-километр. Они позволят осуществить не только преемственность показателей себестоимости, но и обеспечить единый подход и возможность их сравнения.

УДК 656.23

## ОСОБЕННОСТИ РАСЧЕТА И УСТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ТАРИФОВ ДЛЯ ПОЕЗДОВ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ЛИНИЙ

*А. В. КУЗНЕЦОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Тарифы на перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа, выполняемые Белорусской железной дорогой во внутривнутриреспубликанском сообщении, регулируются установленным порядком в соответствии с действующим законодательством. Согласно Закону о железнодорожном транспорте они должны покрывать расходы на содержание и эксплуатацию коммуникаций железнодорожного транспорта и транспортных средств, а также расходы, связанные с обеспечением безопасности движения, формированием финансового резерва для обеспечения хозяйственной деятельности в чрезвычайных ситуациях и иные расходы централизованного характера.

Сложность проблемы в области пассажирских перевозок состоит в том, что:

1) уровень тарифов не позволяет покрывать расходы, т.к. они ориентированы на платежеспособность населения;

2) Белорусская железная дорога несет убытки, которые должно компенсировать государство. На практике данная проблема переложена на железную дорогу, которая вынуждена осуществлять перекрестное финансирование пассажирских перевозок за счет грузовых при отсутствии конкретного механизма компенсации убыточности тарифов. Перекрестное финансирование ограничивает инвестиционные возможности железной дороги, а изношенная инфраструктура железнодорожных перевозок снижает конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

В России и Казахстане произошло разделение тарифов на составляющие: инфраструктурную, локомотивную и вагонную. Республика Беларусь вошла в Единое таможенное пространство, поэтому реструктуризацию пассажирских перевозок ожидает и наше государство. В связи с этим в настоящее время актуальной является задача по выведению тарифов на перевозку пассажиров на рентабельный уровень.