

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.

В рассчитываемый тариф так же, как в существующий ныне, заложены две составляющие, связанные с расходами на начальную-конечные операции и движущие операции. Кроме того, в себестоимости перевозки пассажиров выделяются расходы, связанные с содержанием инфраструктуры и вокзалов, локомотивной тяги (билет), а также с содержанием пассажирских вагонов и обслуживанием пассажиров в поездах, которые формируют вагонную составляющую (плацкарта).

Исходными данными для расчетов являются основные показатели производственно-финансовой и эксплуатационной деятельности Белорусской железной дороги.

Расчет себестоимости выполняется в несколько этапов:

- общие эксплуатационные расходы Белорусской железной дороги распределяются на расходы, приходящиеся на пассажирские и грузовые перевозки;
- расходы, приходящиеся на пассажирские перевозки, разделяются на расходы, приходящиеся на перевозки пассажиров, багажа и почты;
- расходы, приходящиеся на перевозку пассажиров, распределяются по видам сообщения;
- из расходов, приходящихся на перевозку пассажиров во внутриреспубликанском сообщении, выделяют расходы, приходящиеся на перевозку пассажиров поездами городских, региональных и межрегиональных линий.

Далее статьи расходов с помощью калькуляции себестоимости перевозок пассажиров распределяются между плацкартой и билетом, а в дальнейшем дифференцируются по типам вагонов.

На основе полученных расчетных тарифных ставок выполняется разработка расчетных таблиц для определения ставок платы в зависимости от расстояния перевозки. Для оценки эффективности разработанных тарифов на перевозку пассажиров поездами межрегиональных линий выполняется сравнение полученных тарифных ставок с применяемыми в настоящее время на Белорусской железной дороге.

Необходимо учитывать, что разрабатываемый тариф проектировался на основе рентабельности перевозок. Как показал анализ, существующий тариф значительно ниже рассчитанного, иногда в два раза, а в некоторых случаях и в 2,5 раза.

Для определения экономической эффективности следует сравнить доход, который появится в связи с введением новых тарифов с доходом от существующих тарифов для определенных поездов межрегиональных линий. С этой целью использовались поезда межрегиональных линий экономкласса по маршруту Гомель – Минск, для которых был рассчитан годовой доход от пассажирских перевозок по существующему тарифу и по проектируемому.

Суммарный доход от пассажирских перевозок в поездах межрегиональных линий по маршруту Гомель – Минск за 1 год будет равен 96773 млрд рублей по проектируемому тарифу, а по существующему – 39590 млрд рублей.

Обобщая вышеизложенное, можно сделать следующие выводы:

- суммарный доход от пассажирских перевозок в поездах межрегиональных линий по маршруту Гомель – Минск за 1 год будет равен 96773 млрд рублей по проектируемому тарифу, а по существующему – 39590 млрд рублей. Доход по проектируемому тарифу в 2,5 раза превышает доход по действующему тарифу;
- несмотря на увеличение предлагаемого тарифа по сравнению с действующим в 2,5 раза, стоимость перевозки пассажиров железнодорожным транспортом останется наименьшей по сравнению с другими видами транспорта;
- увеличение тарифа позволит, не прибегая к дотациям из бюджета, обеспечить полное возмещение убытков на перевозку пассажиров, а также отказаться от перекрестного финансирования;
- полученную дополнительную прибыль железная дорога может направить на обновление подвижного состава, обеспечение стабильного целевого финансирования расходов вагонного, локомотивного, вокзального и других хозяйств железной дороги, а также повышения уровня обслуживания пассажиров.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 О железнодорожном транспорте: Закон Респ. Беларусь от 6 янв. 1999 г. № 273-З; с изм. и доп.: текст по состоянию на 20 июня 2008 г. – Мн: Дикта, 2008. – 38 с.
- 2 Еловой, И. А. Транспортные тарифы: учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой, М. М. Колос; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2012. – 106 с.
- 3 Гизатуллина, В. Г. Методика и организация калькуляционного учёта на предприятиях белорусской железной дороги / В. Г. Гизатуллина // Бухгалтерский учёт и анализ. – 2004. – № 4. – С. 12–15.

УДК 656.062

СТРУКТУРА УНИФИЦИРОВАННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТАРИФА НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Л. С. КУЛИК, И. Н. КАПЛЕВСКАЯ
Белорусская железная дорога, г. Минск

Л. В. ОСИПЕНКО
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Реализация цели по формированию единого рынка железнодорожных грузовых перевозок в рамках ЕЭП требует решения следующих задач:

1 Обеспечение равновыгодных условий доступа потребителей государств ЕЭП к услугам железнодорожного транспорта каждого из этих государств.

2 Соблюдение баланса экономических интересов между потребителями услуг и организациями железнодорожного транспорта государств ЕЭП.

3 Обеспечение условий для доступа организаций железнодорожного транспорта одного государства на внутренний рынок железнодорожных услуг другого государства.

Разработанный унифицированный тариф для вагона железной дороги включает две составляющие (рисунок 1):

- тариф за перевозку грузов локомотивом железной дороги в вагоне железной дороги;
- тариф на выполнение технических и технологических операций по организации и осуществлению перевозок грузов в вагонах железной дороги.

При этом для вагона железной дороги в обеих составляющих тарифа учтена доля порожнего пробега такого вагона.

Унифицированный тариф для частного или арендованного вагона представляет собой два отдельно взимаемых тарифа:

1) при следовании в груженом состоянии – тариф за перевозку грузов локомотивом железной дороги в частном, арендованном вагоне;

2) при следовании в порожнем состоянии – тариф за порожний пробег частного, арендованного вагона.

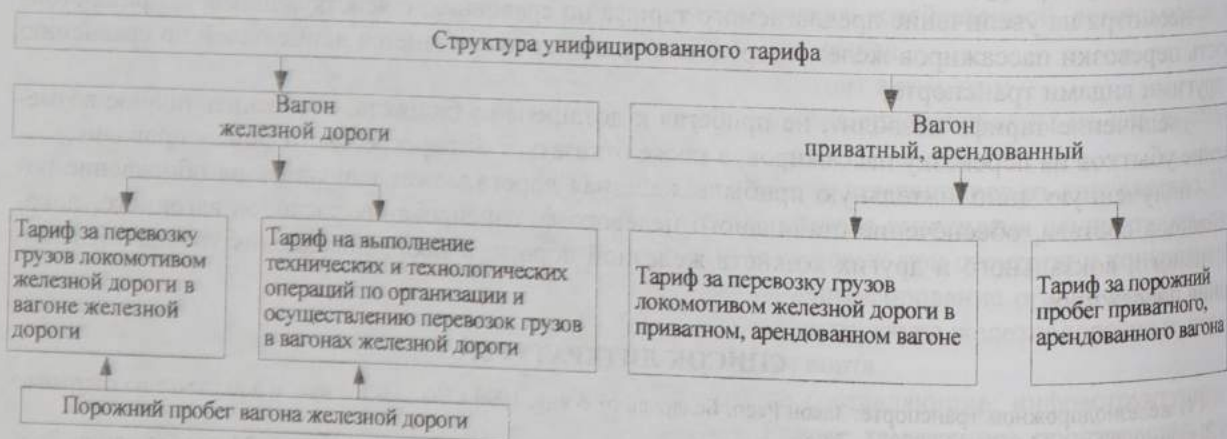


Рисунок 1 – Структура унифицированного грузового тарифа для вагонов различных форм собственности