

L. OSIPENKO, I. ELOVOY, Dr. Hab, Professor, E. MALINOVSKY
Belarusian State University of Transport

JUSTIFICATION OF THE DISCOUNT FROM THE TARIFF DEPENDING ON DEPENDING ON THE NUMBER OF WAGONS IN THE SHIPMENT

The results of research on changes in rail transport tariff rates depending on the number of wagons in shipment and the distance of transportation are presented, which makes it possible to calculate a discount from the base tariff for group and route shipments

Получено 09.09.2024

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 17. Гомель, 2024**

УДК 656

*О. А. ХОДОСКИНА, канд. экон. наук, доцент
Белорусский государственный университет транспорта*

С. С. ШУКУРОВА

*Департамент экономического анализа и прогнозирования АО «Узбекистон
темир йуллари»*

ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФОВ НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ КАК ЭЛЕМЕНТ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Рассматриваются проблемы актуализации регионального рынка транспортных услуг, прежде всего, транспортные системы отдельных стран-участниц СНГ, такие как АО «Узбекские железные дороги», с учетом реализуемых преобразований и реорганизационных мероприятий в разрезе общей транспортной и тарифной политики СНГ.

Современный мир, развиваясь динамично и достаточно интенсивно, требует поддержания соответствующих темпов развития и технико-технологической актуализации транспортной системы. Экономическая система государства наряду с производственным сектором включает и транспорт, обеспечивающий движение пассажиропотоков и грузопотоков в соответствии с растущими запросами экономики и потребностями населения. Рынок транспортных услуг призван эффективно обеспечивать различные области народного хозяйства соответствующими грузо- и пассажиропотоками. Включая различные виды транспорта, транспортная система многих государств базируется на развитом железнодорожном транспорте – разветвлен-

ной сети железных дорог, обеспеченной соответствующей инфраструктурой, современном подвижном составе и интеллектуальной системе управления персоналом и организацией перевозочного процесса. Поэтому формирование тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом является значимым элементом для эффективного функционирования как внутригосударственного или регионального, так и международного рынка транспортных услуг. Одним из таких региональных рынков является рынок транспортных услуг стран СНГ – государства-участники продолжают не только развивать внутригосударственные железные дороги, но и стремятся к сближению и, по возможности, унификации тарифной, инфраструктурной и движущей составляющих союзной системы железнодорожного транспорта, а также формированию единого транспортного пространства с большой долей в нем железнодорожных перевозок. Однако указанные совершенствования продолжают на фоне частных изменений в системе перевозок стран – участниц СНГ.

Необходимо отметить, что за последние годы рынок транспортных услуг железнодорожного транспорта существенно изменился: бурное развитие железнодорожного транспорта привело к усилению конкуренции на рынке межгосударственных железнодорожных перевозок. В частности, железнодорожный транспорт стал требовать осуществления трансформационного преобразовательного процесса в разные периоды в различных странах СНГ.

Однако преобразования коснулись не только стран указанного региона – за последние 30 лет многие страны коренным образом пересмотрели свои железнодорожные системы. Первыми в 1987 году были акционированы железные дороги Японии, за ними последовали Государственные железные дороги Швеции, которые реформировались путем введения вертикального разделения. Эти модели реформирования железных дорог изучались железнодорожными администрациями в Европе и других странах. На японских железных дорогах к 1986 году было занято 277 020 квалифицированных рабочих, а в результате реформ 93 000 квалифицированных рабочих оказались ненужными и были уволены. Такие преобразования имели положительные последствия в части реализации оптимизационной модели управления расходами и технологией организации перевозочного процесса, но принесли огромный отрицательный социальный эффект – уволенные рабочие нуждались в переквалификации для альтернативного трудоустройства, что требовало значительных государственных и личных затрат граждан.

В 1988 году Шведские железные дороги стали единой холдинговой компанией с несколькими инфраструктурными и сервисными компаниями. Позже эта же модель использовалась в Германии, Италии, Австрии и Франции.

До 1991 года железнодорожный транспорт в странах Европы считался монополией и находился в распоряжении государства. С 1991 года большинство государств от вертикального управления железнодорожными перевозками и транспортной системой в целом отказались, при этом:

- монополии ограничивались инфраструктурой;
- услуги на других железных дорогах должны будут управляться на основе конкуренции.

Конкуренция за заключение договора на осуществление транспортных услуг в одном направлении считается нормальной для европейских стран, а в Италии, Швеции и Австрии два транспортных оператора предоставляют однотипные услуги в одном направлении.

В Англии к 1997 году грузовые железнодорожные перевозки были разделены между двумя крупными предприятиями, а пассажирские – разбиты на 25 мелких предприятий и полностью приватизированы. Основная идея заключалась в приватизации всей железнодорожной системы и ее дальнейшем развитии на конкурсной основе.

Изменения на американских железных дорогах стали происходить ещё в 1970-х годах и к нынешнему моменту изменились полностью.

Таким образом, можно заключить, что преобразования железнодорожного транспорта и соответственно организации перевозок произошли во всех развитых странах мира.

Использование их как позитивного, так и негативного опыта помогло избежать ряд возможных проблем и трудностей при реорганизации системы железнодорожного транспорта стран СНГ, в частности – Республики Беларусь, где указанные преобразования носят уже практически завершённый характер. При этом важно отметить, что осуществление эффективных долгосрочных преобразований невозможно без соответствующей научной и технологической базы. На постсоветском пространстве ряд ученых и экспертов проводили исследования по теме реформирования системы расчетов грузовых тарифов на железнодорожном транспорте. Они исследовали тарифные системы, экономические последствия, грузовую логистику и транспортную инфраструктуру. Например, В. И. Кошкин делал разработки в области анализа формирования тарифов на железнодорожном транспорте, исследования его экономической эффективности, а также значительное внимание уделял разработке экономико-математических моделей фрахтовых ставок [2]. Также ряд исследователей в области экономики железнодорожного транспорта (А. Б. Волков, А. Н. Шаров, А. В. Тришин, М. Ю. Блинов) уделяли в своих трудах значительное внимание тарифному аспекту: формированию железнодорожных тарифов и их влиянию на конъюнктуру рынка, совершенствованию экономических аспектов грузоперевозок, тарифной политики и, как следствие, определению резервов повышения эффективности транспортной отрасли. Разработки этих ученых способствуют пониманию системы формирования тарифных грузовых ставок на перевозки железнодорожным транспортом, а также лежат в основе формирования тарифной политики в области железнодорожных перевозок грузов во многих странах СНГ.

Важно отметить, что наряду с вышеизложенными преобразованиями железнодорожного транспорта в разных странах мира и Евразийского региона

в АО «Узбекские железные дороги» также продолжается процесс коренного реформирования. Сегодня тарифы на железнодорожные грузовые перевозки в Узбекистане зависят от различных экономических, политических и транспортных факторов. Они регулируются государством, соответствуют международным стандартам и быстро реагируют на изменения на мировом рынке. Динамика тарифов и дальнейшие направления их развития играют важную роль в общем развитии транспортной инфраструктуры Узбекистана. Так, например, плата за международную перевозку (экспорт, импорт и транзит) грузов по железным дорогам АО «Узбекские железные дороги» рассчитывается на основании Тарифной политики железных дорог Республики Узбекистан (ТП УТИ) при международных перевозках грузов.

В основе тарифной политики железных дорог Республики Узбекистан по перевозке грузов в международном сообщении положен расчет ставок в соответствии с тарифной политикой железных дорог стран – участниц Содружества Независимых Государств, а также международное соглашение между организациями и учреждениями, также действующее в соответствии с Тарифным соглашением государств – участников СНГ, принятым 17 февраля 1993 года. Участниками настоящего Тарифного соглашения являются 13 стран (Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Грузия, Республика Казахстан, Республика Кыргызстан, Латвийская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан, Эстонская Республика). Железнодорожными администрациями указанных государств устанавливаются коэффициенты, повышающие или понижающие транспортные тарифы на международные грузоперевозки исходя из их экономической эффективности. Полученные таким образом цены не включают НДС, дополнительные сборы и транспортные расходы. В аналитических целях тарифы рассчитываются исходя из среднего расстояния перевозки грузов по различным видам сообщений Республики Узбекистан (рисунок 1).

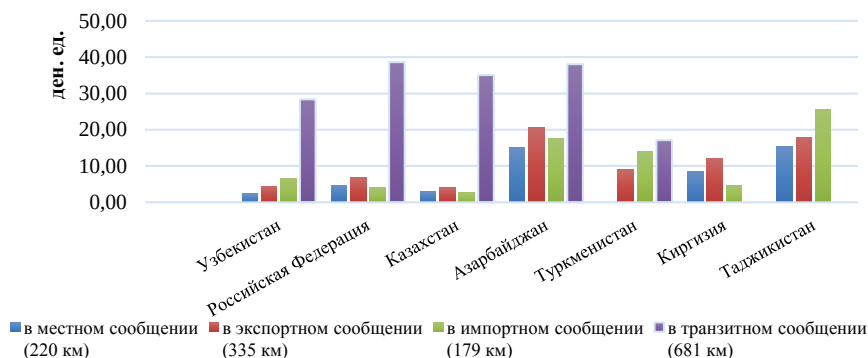


Рисунок 1 – Сопоставительный анализ тарифов грузоперевозок в разрезе стран – участниц СНГ

Если произвести сравнительный анализ тарифов на грузоперевозки железнодорожным транспортом в странах среднеазиатского региона, то можно отметить, что тарифы на перевозки АО «Узбекские железные дороги» значительно ниже, чем в странах-соседах.

В настоящее время тарифы на грузовые перевозки АО «Узбекские железные дороги» не разделены на составляющие. Согласно пункту 4 приложения 11 Закона ПП-329 Республики Узбекистан «О мерах по коренному реформированию отрасли железнодорожного транспорта Республики Узбекистан» Межведомственная комиссия по тарифам при Кабинете Министров регулирует тарифы на использование железнодорожной инфраструктуры и локомотивов. Также на основании пункта 8 дорожной карты, утвержденной Приложением 1 к постановлению Президента Республики Узбекистан от 10 октября 2023 года № 329 «О мерах по коренному реформированию отрасли железнодорожного транспорта Республики Узбекистан» ведется работа по разделению транспортных тарифов на структурные составляющие, что позволит сделать их расчет более объективным для грузоперевозчика (железнодорожной дороги) и для грузовладельца. На данный момент Узбекистан на основании решения Президента Республики ПП-329 от 10 октября 2023 года «О мерах по коренному реформированию отрасли железнодорожного транспорта Республики Узбекистан» в акционерном обществе реализуются структурные и оперативные изменения, связанные с реформированием железнодорожной сети Узбекистана. Процесс трансформации предполагает не только изменение организационной структуры АО «Узбекские железные дороги» и уровня ее цифровизации, но и внедрение новых принципов корпоративного управления, включая внедрение и актуализацию тарифной политики, финансового планирования (бюджетирования), а также ведение управленческого учета, включая отдельный учет доходов и расходов.

Таким образом, можно заключить, что формирование тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом в Республике Узбекистан является значимым элементом эффективного функционирования транспортной системы страны и функционирования рынка транспортных услуг Евразийского региона.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Hodoskina, O.** The railway fuel and electricity costs reducing as a factor of improving national economic security / O. Hodoskina // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : труды VII Междунар. науч.-практ. конф.; под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова, З. П. Межох. – М. : РУТ (МИИТ), 2022. – С. 218–220.

2 **Михальченко, А. А.** Новые подходы к реформированию железнодорожной отрасли / А. А. Михальченко // Технологии и инфраструктура транспорта : материалы науч.-техн. конф. – Харьков, 2018. – С. 181–183.

3 Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2035 года // Министерство транспорта Республики Узбекистан. – URL : <https://regulation.gov.uz/uz/d/3867> (дата обращения : 07.10.2024).

*O. HODOSKINA, PhD, Associate Professor
Belarusian State University of Transport*

*S. SHUKUROVA
Department of Economic Analysis and Forecasting of JSC Uzbekistan Railways*

THE FORMATION OF TARIFFS FOR CARGO TRANSPORTATION AS AN ELEMENT OF THE FUNCTIONING OF THE TRANSPORT SERVICES MARKET

The article considers the problems of updating the regional transport services market, primarily the transport systems of individual CIS member countries, such as JSC "Uzbek Railways", taking into account the ongoing transformations and reorganizational measures in the context of the general transport and tariff policy of the CIS.

Получено 08.10.2024