

В связи с необходимостью стабилизации работы железнодорожного транспорта в современных условиях целесообразно вновь обратить серьезное внимание на показатель «производительность труда», используя его как ориентир для дальнейших преобразований производственных структур железной дороги.

Существенное значение для управления трудовыми ресурсами имеет анализ эффективности их использования по отдельным отраслевым хозяйствам.

Такой анализ должна выполнять каждая отраслевая служба, устанавливая при этом, насколько эффективно используются трудовые ресурсы в отрасли и степень точности оценки эффективности. Информация, а следовательно, и принимаемые решения будут целесообразны лишь в том случае, если показатель производительности труда соответствует реальной выработке работников каждой отрасли.

Для этого каждая отраслевая служба должна иметь адекватную количественную и качественную оценку своей работы. Показатель или система показателей, характеризующих объем выполненных работ отраслевой службой, должна определить, как будет оценена эффективность использования трудовых ресурсов в отрасли хозяйства и методику расчета показателя производительности труда. Так как предприятия одной службы могут выполнять различный комплекс работ и при этом будут задействованы работники различных профессиональных групп, то и показатель, отражающий объем выполненной ими работы, должен быть разным, таким, чтобы наиболее точно его характеризовать.

Научно-исследовательской лабораторией экономического анализа, методологии бухгалтерского и налогового учета разработана система показателей, принимаемых для оценки эффективности использования трудовых ресурсов по основным службам в целом и в зависимости от специфики работы предприятия и профессиональных групп работников, занятых тем или иным видом деятельности, а также методика их применения. Предложенные показатели позволят на отраслевых предприятиях железной дороги наиболее адекватно оценить эффективность использования такого социально значимого ресурса, как труд.

УДК 656.225:338

ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ СИБИРСКИХ РЕГИОНОВ ВВЕДЕНИЯ НОВОГО ПРЕЙСКУРАНТА НА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ФЕДЕРАЛЬНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

С. А. БЫКАДОРОВ

Сибирский государственный университет путей сообщения

Необходимо установить влияние на развитие сибирских регионов введения нового прейскуранта тарифов на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами: «ПРЕЙСКУРАНТ №10-01» – «Тарифы на перевозки грузов федеральным железнодорожным транспортом» («Тарифное руководство № 1», части 1 и 2). Результаты этой работы позволяют разработать инструмент согласования интересов железной дороги и клиентуры. В качестве агентов-носителей экономических интересов рассматриваются железные дороги Сибирского региона и субъекты Федерации Сибирского Федерального округа.

При определении уровня тарифов необходимо рассмотреть различные способы расчета эксплуатационных расходов, затратный и рыночный подходы к тарифному регулированию; методы рационального ценового регулирования на железных дорогах с использованием межотраслевых моделей взаимодействия.

Необходимо создать методику расчета расходов по перевозкам для того, чтобы обосновать экономическую базу грузовых тарифов, определить их нижнюю и верхнюю границы при государственном регулировании и построении системы экономических взаимоотношений в сфере транспорта.

Новая тарифная система должна стимулировать снижение себестоимости производства и повышение конкурентоспособности перевозимой продукции. Здесь есть очень сложная макроэкономическая проблема, связанная с тарифным регулированием. Очень часто низкие транспортные тарифы стимулируют перевозки массовых грузов без глубокой переработки (тоже, кстати, сравнительно недорогих), в

том числе и на экспорт. Этим самым финансируются на льготных условиях зарубежные производства. Например, лесники хотят возить кругляк за копейки, а о его переработке и не помышляют.

Отечественный железнодорожный тариф не имеет аналогов в зарубежной практике. Он построен на отечественной методологической базе. Его методология основана на реальных экономических категориях: на себестоимости перевозок различных грузов и применении различной технологии перевозочного процесса, в зависимости от типа вагона. В основу положена транспортно-экономическая схема.

Существует, например, «Международный железнодорожный транзитный тариф» (МТТ). В чистом виде его нельзя использовать на отечественных железных дорогах, так как он применялся на восточно-европейских железных дорогах, значительно отличающихся от наших. Это устаревшие дороги: по ним перевозятся лишь несколько процентов общего объема транспортируемых грузов, здесь водят составы средним весом полторы тысячи тонн, причем вагоны двухосные. Если четырехосные, то они берут лишь пятьдесят тонн. Там почти нет перевозок дальше одной тысячи километров, а средняя их дальность всего 250–300 км, т. е. там совершенно другие категории: что-то типа нашего местного сообщения. Вот что такое МТТ.

Транспортные тарифы в целом и железнодорожные тарифы, в частности, необходимо рассматривать с точки зрения форм собственности и принадлежности капитала. Железные дороги находятся в государственной российской собственности, а, например, часть портов принадлежат иностранным капиталам. И следствием этого являются разные базовые ставки тарифов на железнодорожном и морском транспорте.

В связи с принятием нового законодательства о железнодорожном транспорте и естественных монополиях необходимо с активным участием ФЭК России определить условия и этапность либерализации ценообразования в конкурентных сегментах рынка транспортных услуг.

В настоящее время имеются абсолютно неравные условия для конкуренции, которая уже вполне сложилась на перевозках контейнеров, а также скоропортящихся и других ценных и срочных тарноштучных грузов. Развивается конкуренция и по наливу. У экспедиторов и частных владельцев подвижного состава – свободные расценки, а у железнодорожников отсутствует свобода маневра из-за фиксированных тарифов. Надо восстановить для начала их предельный характер, затем ввести диапазон саморегулирования и, наконец, перейти к свободному ценообразованию в сфере реальной конкуренции. А иначе ее просто не будет.

С введением доли собственного парка подвижного состава разумно ставить вопрос и об освобождении вагонной составляющей в тарифе. Эти задачи важны и для успешной конкуренции с водным транспортом. На период навигации следует предоставить МПС возможность оперативного введения исключительных пониженных тарифов на благо наших товаропроизводителей и потребителей. Надо отметить, что в США дерегулирование тарифов дало весьма эффективные результаты.

При значительной централизации тарифных поступлений, которое происходит в настоящее время, возникают перекосы в финансовых взаимоотношениях между Центром (МПС России) и регионами (Управления железных дорог, крупные погрузчики, субъекты Федерации). Наблюдается значительное несоответствие сумм провозных платежей суммам доходных поступлений на железные дороги. Причем это расхождение растет. По нашим данным, расхождение (в пользу МПС) с 1999 по 2002 гг. по перевозкам только в местном сообщении возросло с 15 до 40 % (хотя ранее все доходы от таких перевозок оставались в распоряжении железной дороги).

По нашему мнению, необходимо либо зафиксировать долю поступлений, остающуюся в распоряжении региональных структур железнодорожного транспорта, либо разделить виды перевозок (выделить «региональную» номенклатуру грузов и «федеральную») – кроме местного и прямого сообщений. Вообще, эту проблему надо глубоко исследовать и анализировать.

Сфера естественных монополий почти не подвержена рыночной конкуренции. Цены и тарифы монополий есть продукт договоренности государства и монополистов, причем в основе монополистических цен, как и в плановой экономике, лежат затраты монополий. Уровень цен во всей экономике зависит от уровня цен естественных монополистов и от уровня налогов, устанавливаемых государством. Таким образом, российская экономика до сих пор не является автоматически саморегулирующейся в соответствии с принципом обратной связи. По-прежнему, превалирует «ручное» управление «по возмущениям», особенно разрушительное для железнодорожного транспорта, хотя еще 100 лет тому назад С.Ю. Витте было доказано, что только рыночный подход к тарифной поли-

также гарантирует устойчивое функционирование и развитие железнодорожного транспорта, независимо от того, принадлежат ли железные дороги частникам или государству.

УДК 656.225:338

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

С. А. БЫКАДОРОВ, Е. Б. КИБАЛОВ, О. И. ПОЛОСОВА.

Сибирский государственный университет путей сообщения

Наиболее важным вопросом при формировании тарифов на железнодорожные перевозки в условиях конкуренции с другими видами транспорта является расчет себестоимости перевозок грузов, основанный на точном учете всех издержек и выявлении резервов сокращения эксплуатационных расходов. Необходимо определять себестоимость перевозок в общепринятом «формате», т. е. расходы, приходящиеся на 10 т-км или поезд-км на каждом участке транспортного полигона. Для сопоставления тарифа на конкретную железнодорожную перевозку с себестоимостью этой перевозки последняя была определена по тем же транспортным признакам, по которым дифференцирована тарифная система.

На примере Западно-Сибирской железной дороги выполнено системное исследование себестоимости перевозок грузов. Произведены подробные расчеты, связанные с расходами на грузовые перевозки по направлениям, отдельно для грузовых и порожних поездов, а также по родам грузов. Основные качественные показатели использования подвижного состава определены из отчетов формы ЦО-4, а нормы расхода электроэнергии на тягу поездов – из отчетов ТХО-1.

Программное обеспечение расчетов реализовано в системе Microsoft Excel. Для оценки затрат с необходимой дифференциацией и требуемой периодичностью достаточно внести качественные показатели и факторные признаки по любому участку в базу данных (участковую скорость, состав поезда в вагонах, средний вес поезда нетто и брутто, норму расхода топлива и электроэнергии для тяги поездов), а также расходные ставки на измерители, и по всем участкам выполняется автоматический пересчет себестоимости грузовых перевозок.

Для целей построения тарифов и мониторинга затрат по перевозкам грузов необходимо знать не среднесетевую, а дифференцированную по регионам себестоимость конкретной перевозки (в рублях за вагон, тонну и т.п.), которая зависит от расстояния, типа вагона, его принадлежности, загрузки и других транспортных признаков. Необходимо определять себестоимость по видам перевозок и их транспортным признакам в соответствии с дифференциацией тарифной системы. Такой подход может быть реализован на основе построения параметрической модели себестоимости перевозки, структура которой совпадает со структурой тарифных схем.

Указанным методом определяются затраты, связанные не только с работой подвижного состава (зависящие от объема работы или переменные расходы), но и с содержанием, ремонтом и амортизацией постоянных устройств и др. (условно-постоянные расходы), что позволяет получить полную себестоимость перевозки. В ряде случаев применение укрупненных расходных норм следует сочетать с элементами прямого расчета расходов по отдельным видам работ, связанных со спецификой перевозок некоторых грузов. На основе данных периодической отчетности по основным показателям производственно-финансовой деятельности подразделений железнодорожного транспорта произведено распределение эксплуатационных расходов по статьям номенклатуры расходов по грузовым перевозкам на основные измерители и проведен расчет укрупненных расходных ставок с разделением по операциям перевозочного процесса.

При формировании конкурентных стратегий из множества факторов, влияющих на уровень транспортных тарифов, главным в рыночной экономике является складывающийся баланс платежеспособного спроса и предложения. Мировой опыт структурной перестройки экономики свидетельствует, что один из ключевых ее аспектов – эффективная поддержка тех хозяйственных сфер, которые потенциально являются катализаторами экономического роста. Так, в частности, нефтеперерабатывающая, угольная, металлургическая, лесная промышленность в современных условиях являются основными экспортноориентированными отраслями. При этом удаленность предприятий (до-