

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-

бывающих и обрабатывающих) данных отраслей от границ России является основным фактором, оказывающим влияние на долю экспортных операций, ключевым звеном которых является железнодорожный транспорт.

Необходимо предложить методологические принципы определения уровня цен на материальные и энергетические ресурсы, уровня тарифов на железнодорожные перевозки, при которых будут реализованы модели экономического роста для всех предприятий в районах тяготения железной дороги. Формы взаимодействия предприятий и железной дороги могут быть различны. Одной из них может выступать консорциум (объединение) на базе межотраслевого соглашения, устанавливающего цены между участниками объединения, размеры денежных и материальных взаиморасчетов.

Существуют системы уравнений, с помощью которых можно получить общее решение задачи обеспечения межотраслевого равновесия промышленных предприятий и железной дороги. При формировании рациональной ценовой политики в районе тяготения железной дороги, в зависимости от числа участников, входящих в соглашение по регулированию ценовой политики, можно рассмотреть конкретные модели с двумя участниками (две системы управления), с тремя участниками управления (три системы управления) и т. д. В зависимости от формы юридического соглашения при построении моделей необходимо учитывать фактор отчисления налогов, определяющих уровень цен на конечную продукцию.

На практике решение данных уравнений производилось при обосновании уровня тарифов для угольной промышленности Кузбасса.

УДК 656.224

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ РАСЧЕТОВ И КОНТРОЛЯ ДОХОДОВ ОТ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

О. Г. БЫЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта

Железная дорога как основное хозяйственное предприятие транспорта финансируется по основной деятельности за счет доходов от перевозок, дополнительных сборов, услуг и доходов от подсобно-вспомогательной деятельности. На железнодорожном транспорте перевозки грузов осуществляются в разных видах сообщения: прямом (с участием нескольких дорог), внутриреспубликанском.

Установление единых с Россией тарифов на грузовые железнодорожные перевозки предполагало увеличение экспорта белорусских предприятий. Стоимость перевозки грузов для белорусских грузоотправителей (грузополучателей) должна была сократиться по территории Российской Федерации: нефтегрузы, черные металлы, лом черных металлов – на 50 %; уголь, лесоматериалы, хлебные грузы – на 25 %; остальные грузы – на 10–45 %, по территории Республики Беларусь – на 10–20 %.

Анализ показал, что введение российского Прейскуранта 10-01 не повлекло за собой резкого увеличения объема перевозок в 2001 г., предполагаемое недополучение доходов из-за разницы в тарифах оправдалось. В 2002 г. по сравнению с 2001 г. ввоз увеличился на 20,5 %, а вывоз – на 45,7 %, доходы от перевозок возросли на 22,8 %.

Важным вопросом учета реализации перевозок является выбор момента, при наступлении которого реализация считается совершенной и предприятие имеет право определять финансовый результат этого процесса. В соответствии с учетной политикой по перевозкам моментом учета реализации продукции является начисление доходов. По данным за I квартал 2003 г. доходы от перевозок составили 89,3 % от общей суммы доходов Белорусской железной дороги, в том числе от грузовых перевозок – 75,1 %.

В кассы станций, наряду с тарифной платой за перевозки грузов, пассажиров, почты, багажа, поступают платежи от работников предприятий железных дорог за коммунальные и жилищные услуги, электроэнергию, реализованное топливо и другие материальные ресурсы, за услуги пассажирам и клиентуре, штрафы за нарушение Устава железных дорог и т. д. Не относящиеся к расчетам за перевозки эти платежи вместе с денежными поступлениями за перевозки образуют выручку железной дороги.