

собой показатели-факторы, которые являются для участников рынка транспортных услуг нормируемыми со стороны государства. Использование стабилизаторов направлено на сглаживание негативных последствий развития ситуации на рынке транспортных услуг. Регуляторы представляют собой показатели, меры и методы, используя которые, государство настраивает систему национальной экономики и отдельных отраслей на позитивное, бескризисное, эффективное развитие. Использование системы этих показателей-факторов практикуется во многих экономически развитых странах, однако в Республике Беларусь такая система пока не сформирована.

Таким образом, функционирование и развитие транспорта как важнейшего элемента социально-экономической системы страны обусловлено не только рыночными механизмами, но и участием государства, которое является регулятором всех звеньев процесса перевозок грузов и пассажиров в целях обеспечения конкурентоспособности самой отрасли и роста национального богатства, улучшения уровня и качества жизни населения. Совершенствование системы государственного регулирования рынка транспортных услуг должно быть направлено на формирование и поддержание конкурентных преимуществ транспортных организаций на внутреннем и международном рынках, на обеспечение потребителей высококачественными транспортными услугами.

УДК 656.2.08

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ КОНКУРЕНЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

М. А. ГОНЧАР

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Экономическая безопасность транспортной системы оказывает непосредственное влияние на экономическую безопасность страны в целом, обеспечивая потребность производства в перевозках. Любое глобальное изменение ситуации на рынке транспортных услуг может привести к нарушению существующих хозяйственных связей. Перспективным направлением развития железнодорожного транспорта в ближайшее десятилетие является формирование конкуренции в сфере грузовых перевозок. Мероприятия по ликвидации монополии на оказание транспортных услуг по грузовым перевозкам и распределению обязанностей организации перевозки между владельцами инфраструктуры, перевозчиками, операторами подвижного состава успешно реализованы в странах Европы. ОАО «РЖД» осуществляет планомерный переход к конкуренции в сфере грузовых перевозок.

В Республике Беларусь приняты нормативные документы [1], регламентирующие права и обязанности перевозчиков и владельца инфраструктуры, но на практике организация перевозок в настоящее время осуществляется единым перевозчиком. Наличие опыта других стран позволяет заблаговременно предусмотреть все возможные негативные сценарии развития конкуренции на железнодорожном транспорте. При этом необходимо учитывать также специфику особенности существующей технологии организации перевозок и инфраструктуры, которые первоначально были сформированы для плановой экономики и незначительно были адаптированы под современные реалии.

Рассмотрение возможных негативных факторов развития свободной конкуренции в сфере грузовых перевозок позволит разработать соответствующие механизмы взаимодействия различных участников перевозок для обеспечения экономической безопасности.

Первым фактором является дифференциация тарифов на перевозку грузов различной номенклатуры. Тарифы на перевозку грузов как правило устанавливаются исходя из величины транспортной составляющей в цене готовой продукции. Чем больше цена товара на рынке, тем большая стоимость перевозок может быть оплачена без угрозы значительного увеличения конечной цены товара. При этом коммерческие организации, заинтересованные в получении прибыли, приоритетом будут считать оказание услуг грузоотправителям с дорогостоящими грузами. Таким образом, возможно появление неудовлетворенного спроса на услуги перевозок для грузов с низкой стоимостью. Решением в данной ситуации является передача ответственности за перевозку грузов с низкой стоимостью государственному перевозчику для обеспечения стратегически важных отраслей сырьем, комплектующими и готовой продукцией.

Ко второму фактору относится конкуренция со стороны иностранных перевозчиков, имеющих большой опыт в организации перевозок на конкурентной основе. В первую очередь, в сфере интересов иностранных перевозчиков окажутся высокодоходные транзитные направления, пропускающие около 30 % общего грузопотока. При отсутствии ограничений для иностранных перевозчиков возможна ситуация неконкурентоспособности и, как следствие, ликвидации всех местных перевозчиков и монополизации рынка грузовых перевозок республики иностранными. Получение прибыли за оказание всех услуг перевозки иностранными перевозчиками приведет к значительному оттоку денежных средств из страны. С другой стороны, конкуренция со стороны иностранных перевозчиков позволит мотивировать местных перевозчиков к повышению качества оказываемых услуг.

Третий фактор – инвестирование в развитие инфраструктуры. Опыт стран Европы показывает, что тарифы на оплату услуг инфраструктуры перевозчиками [2] обеспечивают только текущее содержание инфраструктуры, но не учитывают необходимость инвестиций в ее развитие. Решением этой проблемы в странах Европы является государственное субсидирование.

Четвертый фактор – проблема дефицита перевозочных средств и пропускной способности. Опыт ликвидации парка инвентарных вагонов ОАО «РЖД» с передачей их операторским компаниям показал, что без соответствующей системы регулирования вагонного парка увеличивается потребность как в перевозочных ресурсах, так и в пропускной способности железнодорожной инфраструктуры [3]. По сравнению с централизованной системой управления парком инвентарных вагонов, каждый оператор-владелец подвижного состава осуществляет обособленное координирование перемещения вагонов, что приводит к значительному увеличению порожних пробегов и, как следствие, к увеличению потребности в вагонном парке, а также к значительной загрузке инфраструктуры.

Перечисленные факторы свидетельствуют о необходимости разработки механизмов взаимодействия перевозчиков, экспедиторов, операторов подвижного состава, владельца инфраструктуры для удовлетворения спроса на перевозки и, как следствие, обеспечения экономической безопасности транспортной системы.

При разработке механизма необходимо обеспечить решение следующих задач:

- безопасность перевозок и надежность перевозчиков;
- контроль платежеспособности грузовладельцев, а также ограничения на дебиторскую задолженность;
- ограничения на монопольную перевозку высокодоходных грузов, в том числе и для иностранных перевозчиков;
- оптимизация порожнего пробега вагонов.

Вышеперечисленные задачи выполнимы только при условии формирования единой системы для организации и управления грузовыми перевозками. В условиях развития тенденций цифровизации экономики появляются необходимые инструменты для реализации такой цели. Прототипом единой системы являются существующие электронные торговые площадки и транспортные биржи, в которых разработаны механизмы для поиска перевозимого груза или подвижного состава, при этом осуществляется контроль надежности перевозчиком и грузовладельцем, а также устраиваются торги для оптимизации тарифов на перевозку в зависимости от соотношения спроса и предложения.

Отличием единой системы для организации и управления грузовыми перевозками от электронной торговой площадки должно быть наличие следующих оптимизационных механизмов в соответствии с поставленными задачами функционирования системы:

- рейтинговая система или накопительная история имиджа и надежности перевозчиков по критериям качества оказываемых услуг и сохранности перевозок для принятия решений по распределению заявок на перевозку в спорных ситуациях;
- рейтинговая система или накопительная история имиджа и надежности грузовладельцев по критериям платежеспособности и своевременного предоставления груза к перевозке;
- система ограничений на долю перевозимых одним перевозчиком высокодоходных грузов относительно общего объема перевозок по заявкам для предотвращения их монополизации одним перевозчиком;
- система подбора заявок на подвижной состав для предложения грузовладельцам вариантов вагонов для перевозки, находящихся на небольших расстояниях от грузовладельцев.

Таким образом, система планирования перевозок должна включать следующие подсистемы: подсистема перевозчиков с накопительной историей о произведенных перевозках, подсистема операторов подвижного состава с рейтинговой системой оценки, подсистема грузовладельцев, подсистема контроля местоположения вагонного парка в реальном режиме времени (существующая система ИАС ПУР ГП), подсистема заявок на перевозку с контролем параметров номенклатурной группы грузов и величины отправки.

Формирование предложенной единой системы планирования и организации перевозок с оптимизацией некоторых параметров взаимодействия грузовладельцев, перевозчиков, операторов подвижного состава позволит повысить эффективность перевозок на конкурентной основе с помощью обеспечения удовлетворения спроса на перевозки, оптимизации использования перевозочных ресурсов, повышения качества оказываемых услуг.

Список литературы

1 О некоторых вопросах осуществления доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования: Постановление Совета Министров Респ. Беларусь 24.07.2015, № 626 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2015.

2 Лемешко, В. Г. Инновационные технологии на железнодорожном транспорте (теория, практика, перспективы) / В. Г. Лемешко, И. Н. Шапкин. – М. : ВИНТИ РАН, 2012. – 446 с.

3 Хусаинов, Ф. И. Консолидация вагонного парка: «на этот раз все будет иначе»? / Ф. И. Хусаинов // Вестник транспорта. – М. : ООО «Трансрус», – 2015. – № 8. – С. 11–13.

УДК 625.605:31

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВАГОНОВ

А. Г. ДЕЙНЕКА, В. А. КОТИК

Украинский государственный университет железнодорожного транспорта, г. Харьков

Существующая на железнодорожном транспорте отчетность позволяет определить только среднюю себестоимость грузовых перевозок в расчете на единицу транспортной продукции (коп. на 10 т-км, на 10 пассажиро-км). Однако для определения ставок платы за пользование грузовыми вагонами, анализа себестоимости и рентабельности перевозок различных грузов и по различным странам необходимо располагать данными о себестоимости конкретной перевозки (в руб. за вагон, тонну и т. д.), которая зависит от расстояния, типа вагона, его принадлежности, загрузки и других транспортных признаков. Иными словами, себестоимость должна рассчитываться по тем же видам перевозок и их транспортным признакам, по которым дифференцирована и тарифная система. Такой подход может быть реализован на основе построения параметрической модели себестоимости перевозки, структура которой совпадала бы с построением тарифных схем. При этом следует отметить, что существующая методика базируется на среднесетевых издержках. Она также применима для условий местного сообщения, если за основу принимаются дорожные данные. Однако для обоснованного проведения гибкой тарифной политики с установлением исключительных тарифов на определенных направлениях перевозок конкретных грузов необходима специальная методика. Необходимость этой методики заключается в том, что определение ставки платы за пользование грузовыми вагонами по средневзвешенной ставке ставит в неравные условия всех участников перевозочного процесса. Выигрывает в этой ситуации тот перевозчик, ставка платы за пользование грузовыми вагонами которого является в действительности самой низкой и при определении средневзвешенной он находится в выгодной ситуации. И, естественно, наоборот: тот перевозчик, ставка платы за пользование грузовыми вагонами которого является в действительности самой высокой, получает более низкую ставку платы за пользование грузовыми вагонами. Тем не менее разработанный дифференцированный подход является приемлемым и корректным при условии, что взаиморасчеты будут производить при единой системе управления парком грузовых вагонов (ЕСУ ПГВ).