

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ИХ ПРОГНОЗИРОВАНИЕ

Д. Н. КУШНЕРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Т. Г. НЕГРЕЙ

Белорусская железная дорога, г. Минск

Действующий на сегодня порядок формирования тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом и их уровень не обеспечивают окупаемости этих перевозок. По данным за 2018 год уровень покрытия расходов по перевозкам пассажиров доходами составил лишь 41,4 %. Увеличение тарифов в 2,5 раза не решит имеющуюся проблему, так как такое повышение заставит значительное число пассажиров отказаться от использования железнодорожного транспорта, что еще больше снизит окупаемость перевозок.

Одним из способов формирования тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом является их построение на основании экономически обоснованных затрат на такие перевозки. Однако такой способ расчета тарифов делает их неконкурентными по сравнению с автомобильным транспортом. Одной из причин этого является отсутствие в расходах автоперевозчиков затрат на инфраструктуру. В то же время железная дорога такие расходы несет, и их доля в расходах на пассажирские перевозки составляет более 40 %.

С целью развития конкуренции на рынке пассажирских перевозок и создания равных условий для перевозчиков одним из вариантов разрешения сложившейся ситуации является исключение из расходов по пассажирским перевозкам железнодорожным транспортом затрат на инфраструктуру. Источником покрытия данной группы затрат могут выступить, например, дотации из бюджета или доходы от грузовых перевозок (какой-либо из указанных вариантов либо их комбинация встречаются во многих странах мира). Решение об установлении источника покрытия и механизма компенсации расходов на инфраструктуру по пассажирским перевозкам на железнодорожном транспорте должно быть принято на уровне государства.

Проведенные сотрудниками Белорусского государственного университета транспорта расчеты показали, что исключение из расходов по пассажирским перевозкам инфраструктурной составляющей повышает окупаемость этих перевозок до 71,5 %. Такой уровень покрытия существенно приближает величину тарифов к затратам, что позволяет в основу формирования тарифов закладывать себестоимость пассажирских перевозок.

Расчет изменения уровня себестоимости и прогнозирование ее величины должны производиться на основании следующих показателей:

– балансовые показатели прогноза социально-экономического развития Республики Беларусь: индекс цен производителей промышленной продукции; номинальная начисленная среднемесячная заработная плата по республике; среднегодовой курс белорусского рубля к доллару США; темп роста пассажирооборота транспорта

– данные ведомственной отчетности Белорусской железной дороги, а также выходных форм (отчетов), формируемых в рамках функционирования ведомственных автоматизированных баз (банков) данных;

– прогнозные показатели бизнес-плана Белорусской железной дороги.

При прогнозировании можно использовать структуру расходов на пассажирские перевозки по элементам затрат в разрезе видов сообщений (межрегиональное экономкласса и бизнес-класса, региональное экономкласса и бизнес-класса, городское), а внутри них – тарифных составляющих (инфраструктурная, вагонная, локомотивная). Необходимость выделения тарифных составляющих при прогнозировании обусловлена структурой тарифов на пассажирские перевозки, состоящих из билетной части (инфраструктурная и локомотивная составляющие) и плацкарты (вагонная составляющая) с учетом особенностей формирования тарифов на поезда моторвагонной тяги.

С целью прогнозирования расходов выделяются зависящая и независящая от объемов перевозок части. Часть расходов железной дороги, которая зависит от объемов перевозок, корректируется на индекс изменения пассажирооборота.

Для оценки изменения уровня себестоимости и прогнозирования ее величины расходы по перевозке пассажиров группируются по следующим элементам: расходы на оплату труда, отчисления на социальные нужды, материалы, топливо, электроэнергию, амортизацию и прочие.

При прогнозировании расходы Белорусской железной дороги на ремонтные программы капитального характера по подвижному составу выделяются в отдельную категорию и рассчитываются с учетом изменения объемов ремонта в прогнозном году в натуральных величинах. Такая необходимость обусловлена неравномерностью выполнения ремонтов, значительной долей в указанных расходах затрат на оплату счетов сторонних организаций (для пассажирских вагонов), отсутствием прямой зависимости между объемами ремонтов и измерителями работы железной дороги. Корректировка расходов на ремонтные программы на индекс изменения пассажирооборота не производится.

К расходам, производимым Белорусской железной дорогой в иностранной валюте (закупка товарно-материальных ценностей, топлива, оплата услуг в валюте), применяется индекс, отражающий изменение среднегодового курса белорусского рубля к доллару США.

Прогнозная сумма расходов по перевозкам пассажиров в конкретном виде сообщения в разрезе каждой тарифной составляющей определяется как сумма прогнозных значений расходов по элементам.

Общая прогнозная величина расходов по перевозкам пассажиров в целом по конкретному виду сообщения определяется как сумма расходов, рассчитанных по трем тарифным составляющим: инфраструктурной, локомотивной, вагонной.

При этом для определения индекса изменения расходов по билетной части инфраструктурная и локомотивная составляющие суммируются, на основании изменения расходов по вагонной составляющей определяется индекс изменения расходов для плацкарты.

На основании рассчитанных индексов определяются прогнозные суммы расходов по билету и плацкарте, включаемые в тариф.

Прогнозное значение тарифов на перевозку пассажиров в конкретном виде сообщения определяется как произведение прогнозной суммы расходов по билетной и плацкартной составляющим в этом виде сообщения и установленной для данного вида сообщения доли покрытия расходов тарифами.

Доля покрытия расходов рассчитывается по видам сообщения при первоначальном установлении тарифов.

Изменение (индексация) тарифов производится с целью компенсации роста расходов перевозчика на пассажирские перевозки и обеспечения неснижения доли покрытия расходов тарифами.

При этом для обеспечения окупаемости данного вида перевозок в модель следует заложить сложившийся уровень окупаемости и за счет механизма регулирования тарифов обеспечить его повышение, а в конечном итоге – достижение уровня 100 %.

Однако достижение полной окупаемости не должно являться абсолютным приоритетом при изменении тарифов. Повышать уровень окупаемости допустимо в том случае, когда это не затронет интересы населения. Поэтому в качестве индикатора для повышения уровня окупаемости пассажирских перевозок могут быть, например, реальные располагаемые доходы населения, то есть темпы роста тарифов, обусловленные ростом расходов перевозчика и повышением уровня окупаемости перевозок, не должны быть выше темпов роста реальных располагаемых доходов населения.

Кроме того, в условиях конкуренции своеобразным ориентиром для железнодорожных пассажирских тарифов должны выступать тарифы у автоперевозчиков. Если железнодорожные тарифы будут существенно превышать автомобильные, то пассажиры, скорее всего, откажутся от поездок на поезде. Поэтому, на наш взгляд, уровень тарифов на перевозки в поездах экономкласса должен быть на уровне (или незначительно ниже) тарифов на автотранспорте. А тарифы на проезд в поездах бизнес-класса следует устанавливать выше автомобильных тарифов, так как такие поезда отличаются повышенным комфортом и высокой скоростью доставки.

Сегодня ситуация такова, что по отдельным направлениям проезд на поезде в 2–2,5 раза дешевле проезда автотранспортом. Однако железная дорога не имеет права по собственному усмотрению повысить тарифы, так как является естественной монополией, и поэтому вопросы изменения тарифов относятся к компетенции Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь.