

НОВЫЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ И ИЗМЕНЕНИЮ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Е. А. КИРЕНЯ

Белорусская железная дорога, г. Минск

Л. В. ОСИПЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Тарифы на услуги железнодорожного транспорта общего пользования, в том числе и по перевозке пассажиров, согласно действующему в Республике Беларусь законодательству должны устанавливаться с учетом необходимости возмещения экономически обоснованных затрат организаций железнодорожного транспорта общего пользования, связанных с оказанием таких услуг, обеспечения развития железнодорожного транспорта общего пользования и получения прибыли.

Беларусь как одна из стран бывшего СССР унаследовала не только структуру пассажирских тарифов, но и основные проблемы: учет значительной изношенности подвижного состава, убыточность тарифов на перевозку пассажиров внутри республики, что решается путем перекрестного финансирования за счет грузовых перевозок. При этом, в отличие от других стран СНГ, в Республике Беларусь на законодательном уровне не предусмотрен механизм компенсации перевозчику и владельцу железнодорожной инфраструктуры расходов, связанных с оказанием убыточных перевозок пассажиров. Фактически сложившийся уровень пассажирских тарифов по итогам 2019 года обеспечивает возмещение расходов по всем внутриреспубликанским пассажирским перевозкам почти на 17 %.

Технологические особенности оказания услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом являются причиной сложности и многоступенчатости процесса калькулирования их себестоимости для тарифных целей. В качестве основы тарифной системы для пассажирских железнодорожных перевозок по территории Республики Беларусь, как и для грузовых, целесообразно применять параметрическую модель, позволяющую максимально точно оценить расходы, связанные с выполнением начально-конечных и движущих операций при проезде пассажира и приблизить модель построения тарифов к фактическим процессам.

Согласно Правилам перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования в стоимости проезда пассажира выделяются стоимости билета (представляет собой инфраструктурно-локомотивную составляющую тарифа) и плацкарты (по сути является вагонной составляющей). При этом параметрическая модель должна применяться для обеих составляющих стоимости проезда пассажира. Расчеты, выполняемые на базе данной модели, показывают хорошую сходимость результатов. Расхождение с фактическими средними значениями составляют $\pm 0,5$ %.

Как показывают исследования, средняя себестоимость пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте превышает аналогичный показатель на автомобильном транспорте, что обусловлено включением в тариф на железнодорожные перевозки инфраструктурной составляющей. Данный фактор обуславливает и более высокую доходную ставку автомобильных пассажирских перевозок. Сравнение экономических показателей позволяет констатировать, что автомобильные и железнодорожные перевозчики функционируют в неравных экономических условиях. Государственные автомобильные перевозчики находятся в более выгодных конкурентных условиях, при этом пользуются государственной поддержкой.

В целях сокращения затрат и снижения себестоимости железнодорожных пассажирских перевозок, а также развития конкуренции и создания равных условий для железнодорожного и автомобильного транспорта одним из возможных подходов является расчет себестоимости, предусматривающий исключение из расходов по пассажирским перевозкам затрат на инфраструктуру (кроме затрат, образующих т. н. «вокзальную» составляющую).

Как показали расчеты, если для достижения полной окупаемости пассажирских железнодорожных перевозок при полном учете затрат необходимо значительное повышение среднего текущего уровня тарифов: минимальное – в 2,4 раза (на перевозки в региональном сообщении бизнес-класса), максимальное – в 10,4 раза (на перевозки в межрегиональном сообщении экономкласса), то при переходе к частичной себестоимости ситуация улучшается, однако для некоторых видов сообщений по-прежнему требуется существенное повышение (до 7,2 раза на перевозки в межрегиональном сообщении экономкласса). При этом на перевозки в региональном сообщении бизнес-класса будет достаточно повышения тарифа в 1,04 раза. Следует отметить, что эти цифры касаются среднестатистических условий, поэтому в конкретных случаях значения могут отличаться от средних по дороге.

По всем видам транспорта наблюдается превышение темпа роста расходов над темпом роста доходов. Рост расходов является основанием для повышения тарифов в рыночных условиях, однако, учитывая социальную направленность общественного пассажирского транспорта и снижение реальных располагаемых доходов населения, повышение цен на транспортные услуги может спровоцировать острую социальную напряженность.

В связи с этим считаем целесообразным использовать в качестве возможных критериев изменения тарифов, помимо роста затрат, следующие показатели:

- темп роста номинальной начисленной заработной платы населения;
- рост минимального потребительского бюджета;
- рост реально располагаемых доходов населения;
- уровень тарифов на конкурирующих видах транспорта;
- уровень инфляции;
- повышение уровня окупаемости перевозок;
- обеспечение выполнения антиинфляционных программ;
- обеспечение формирования источника для обновления подвижного состава;
- обеспечение повышения выработки и производительности труда и др.

В случае применения того или иного критерия из предложенного перечня целесообразно использовать определенную систему ограничений.

Например, повышение уровня окупаемости перевозок пассажиров железнодорожным транспортом может производиться в случае соблюдения следующих условий:

1) индекс роста тарифов в j -м виде сообщения в прогнозном периоде при увеличении доли возмещения расходов тарифами не должен превышать индекс роста реальных располагаемых денежных доходов населения в том же периоде;

2) индекс роста тарифов в j -м виде сообщения в прогнозном периоде при увеличении доли покрытия расходов тарифами не должен превышать индекса роста аналогичных тарифов на конкурирующем виде транспорта.

В данном случае при невыполнении хотя бы одного из рассматриваемых условий повышение тарифов невозможно.

Имеет смысл также привязка к доле расходов в потребительской корзине. С учетом этого параметра устанавливаемый уровень тарифа для социально значимых и наиболее массовых пассажирских перевозок в поездах региональных линий бизнес- и экономкласса не должен приводить к увеличению доли расходов на эти перевозки в потребительской корзине, но при этом снижение доли расходов на перевозки не должно быть основанием для сокращения тарифов.

Таким образом, тарифы на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом целесообразно устанавливать на основании рассчитанной для тарифных целей себестоимости и устанавливать в следующих пределах:

- верхний предел должен соответствовать уровню себестоимости для тарифных целей или, как минимум, установленному Антиинфляционной программой уровню возмещения затрат;
- нижний предел должен учитывать изменение и прогноз уровня себестоимости перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, изменение минимального потребительского бюджета, а также изменение тарифов на конкурирующем виде транспорта.