

ЛОГИСТИКА

УДК 656.23

И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук, В. В. ВЕПШТАС, аспирант, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

АНАЛИЗ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА РЕГУЛИРОВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Приведены результаты аналитического исследования международного опыта регулирования грузовых тарифов железнодорожного транспорта. В них содержатся практические подходы к тарификации грузовых перевозок и услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта на примере стран Северной Америки и Европейского союза. На основании международного опыта выработаны рекомендации по совершенствованию существующего механизма тарифного регулирования в Республике Беларусь.

В настоящее время на рынке железнодорожных грузовых перевозок Республики Беларусь единственным монопольным перевозчиком и владельцем инфраструктуры является государственное объединение *Белорусская железная дорога* (БЧ). Внутреспубликанские тарифы устанавливаются государством, экспортно-импортные – на договорной основе, а транзитные регламентируются «Тарифной политикой стран СНГ» и тарифными условиями к ней. Ввиду такого положения в тарифной системе БЧ остается нерешенным ряд проблем:

1 Тарифы построены на основе *минимального предела – среднесетевой себестоимости*, однако такой подход не учитывает особенности конкретной перевозки: используемую тягу (тепловозная затратнее электровозной) и техническую оснащенность участка дороги (содержание электрифицированного участка обходится дороже), вид отправки (например, маршрутная отправка дешевле повагонной), перевозимый груз (например, тарифы на готовую продукцию могут быть значительно выше, чем на сырьевые грузы) и др.

2 Грузовые *внутриреспубликанские тарифы убыточны*, а тарифы на перевозку экспортно-импортных и транзитных грузов – *сверхприбыльные*. В силу чего БЧ вынуждена проводить перекрестное субсидирование убытков от внутриреспубликанских перевозок за счет доходов от экспортно-импортных и транзитных.

3 В условиях зависимости от государства, *БЧ не имеет возможности гибко регулировать тарифы* при внутриреспубликанских и экспортно-импортных перевозках в соответствии с конъюнктурой товарного рынка (например, при повышении рыночной цены за тонну нефти тариф за ее перевозку в краткосрочной перспективе не изменится, а грузовладелец будет иметь дополнительную прибыль).

В зарубежной практике имеется много актуальных решений в сфере организации управления железнодорожным транспортом, регулирования и формирования тарифов на грузовые перевозки, рассмотрение которых позволит сформировать рекомендации по совершенствованию механизма регулирования грузовых тарифов железнодорожного транспорта в Республики Беларусь.

Американский опыт. Железные дороги *США* перевозят грузы практически для всех отраслей экономики своего государства и являются вертикально интегрированными. Они находятся в подавляющем большинстве *в частной собственности*, и с канадскими и мексиканскими железными дорогами образуют интегриро-

ванную сеть, оказывая дешевые услуги по перевозке грузов. Причем каждая железнодорожная компания имеет свою собственную сеть с необходимой инфраструктурой.

Ранее существовавшая система регулирования железнодорожных тарифов США в общем виде соответствовала аналогичной системе в бывшем Советском Союзе, в частности в 40-х годах XX века применялось перекрестное субсидирование. Практически такая же тарифная система действует в Республике Беларусь.

Однако тарифная система на железнодорожном транспорте США совершенствовалась вместе с его развитием, что способствовало следующим преобразованиям:

- для 2/3 всех ставок был отменен минимальный предел, ранее устанавливаемый на отметке себестоимости;
- верхний предел тарифа регулировался с учетом платежеспособности клиента и уровня конкурентных тарифов на альтернативных видах транспорта;
- система договорных отношений способствовала установлению платы за пользование инфраструктурой по обоюдному согласию в форме фиксированной расценки за единицу транспортной работы, например за вагоно-километр.

В *Канаде* сложилась, в целом, похожая на США тарифная система. Однако отличие заключается в том, что все железнодорожные компании Канады обязаны предоставлять друг другу доступ к своим линиям, в то время как в США, такие компании не обязаны предоставлять другим операторам доступ к своей сети, если это не отвечает их интересам [1].

Европейский опыт. В ЕС проблеме тарифной политики по видам транспорта отводится ключевая роль, включая тарификацию стоимости услуг железнодорожной инфраструктуры. Данный вид тарификации связан с реорганизацией железных дорог. В частности, в 1989 г. комиссией были выдвинуты предложения об отделении инфраструктуры от перевозок и требование об обеспечении доступности инфраструктуры для других операторов на честных и равных условиях.

Железные дороги *Германии* являются государственными предприятиями, а их структура – вертикально дезинтегрированная. Доступ к железнодорожной сети открыт для всех компаний-операторов, которые должны доказать свою самостоятельность: наличие квалифицированных кадров, необходимого оборудования, достаточных финансовых средств.

Особенности тарифного регулирования на железных дорогах Германии:

1 Использование регулируемых тарифов на грузовые перевозки прекращено. При проявлении антиконкурентного поведения какой-либо компании применяется федеральное антимонопольное законодательство.

2 Тарифы железных дорог изменяются путем ежегодной их индексации с целью исключения убыточности железнодорожного транспорта.

3 Федеральное правительство не идет на резкое повышение грузовых тарифов, чтобы оградить экономику от высоких транспортных издержек.

4 Последовательно проводится отход от системы тарификации грузов по ценности, происходит сокращение количества классов. Однако ценность грузов не исключается из тарификации и используется при предоставлении скидок и надбавок в исключительных тарифах.

5 Апробировались различные варианты схем «тарификации маршрутов перевозки». Тарифная схема платежа за пользование железнодорожным маршрутом включает три составляющие:

а) базовый тариф, который определяется в зависимости от категории маршрута (на сети выделено всего 9 категорий маршрутов с различными допустимой скоростью движения и назначением). Например, линии класса «Z» позволяют развивать скорость до 100 км/ч и предназначены как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. При повышенном уровне эксплуатации линии (а следовательно, и спросе) устанавливается коэффициент загрузки и плата повышается на 20 %;

б) «продукт маршрута» имеет в своем составе четыре продукта типа «премиум» и три стандартных маршрута, каждый из которых имеет свой коэффициент продукта (от 0,5 до 1,65). Для грузов, доставляемых по принципу «точно в срок», существует возможность воспользоваться более дорогими, обеспечивающими связь с крупными населенными пунктами напрямую (65 % повышение). Если срок доставки не имеет существенного значения для груза, то можно избрать более дешевый объездной маршрут (50 % снижение);

в) систему специальных коэффициентов и надбавок. Помимо этого, в плате предусмотрена скидка за участие в инвестиционных проектах развития инфраструктуры.

Рассмотренные схемы тарификации маршрутов перевозки являются сложными из-за большой дифференциации тарифов. В то же время они эффективны, если структура железнодорожной сети позволяет выбирать варианты для осуществления конкурентных перевозок.

Наиболее существенна дифференциация тарифа на железных дорогах *Италии* ввиду следующих особенностей:

1 Детальная структуризация всей железнодорожной сети страны, которая разделена на 50 тарифных зон. По существу, каждая тарифная зона связана с конкретной категорией участков пути. В результате выделены следующие категории участков:

- узловые участки;
- коммерческие путевые участки;
- второстепенная зона;
- «малозагруженная сеть»;
- служебные линии прямых/обратных перевозок.

2 Тариф за услуги инфраструктуры (осуществление перевозок и обслуживание подвижного состава) устанавливается в расчете на конкретный маршрут в денежных единицах на километр.

3 Общий тариф для каждого «поездного маршрута» состоит из трех составляющих:

– базовый тариф «А» связан с тарифной зоной, и для каждой предусмотрена своя цена;

– базовый тариф «Б» определяется скоростью перевозки; во второстепенной зоне эта часть является фиксированной (устанавливается на среднем уровне), а в коммерческих участках зависит от трех параметров: *плотности перевозок* в определенное время суток (низкая – 23 % снижение, высокая – 17 % рост), *износа* инфраструктуры, вызванного конкретным поездом (при максимальном отклонении от стандартного значения 0–80 % – 93,5 % рост), *разницы между коммерческой и стандартной скоростями* движения на участке (при максимальном отклонении от стандартного значения 0–20 % – 133,5 % рост);

– базовый тариф «В» включает плату «за тягу» (электроэнергию) [2].

Сопоставление немецкого и итальянского подходов к построению тарифа за услуги инфраструктуры представлено на рисунке 1.

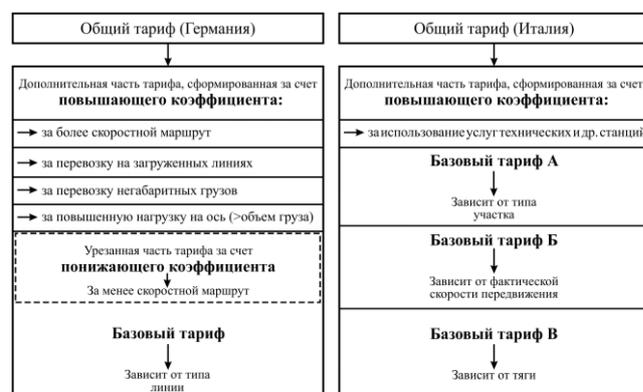


Рисунок 1 – Немецкий и итальянский подходы к построению тарифа за услуги инфраструктуры

Швеция. В 1988 г. была проведена реструктуризация Государственных железных дорог Швеции (SJ) на основе концепции разделения функций ведения инфраструктуры и эксплуатации. В Швеции эта концепция оказалась работоспособной в немалой степени благодаря поддержке со стороны государства. Такая поддержка наряду с мероприятиями по повышению эффективности и крупными инвестиционными программами развития инфраструктуры; станций и обновления подвижного состава привела к заметным результатам.

Особенности тарифного регулирования в Швеции:

– разделение функций по управлению инфраструктурой и эксплуатацией между пятью государственными компаниями: Green Cargo AB – грузовые перевозки; SJ – пассажирские перевозки; Euromaint – техническое обслуживание подвижного состава; Unigrig – информационные технологии; Jernhusen – станции и недвижимость;

– в плате за пользование инфраструктурой учитываются социально-экономические затраты (риск катастроф и загрязнения окружающей среды), что дает возможность реализовывать крупные инвестиционные программы по развитию железнодорожной инфраструктуры при участии государства;

– размером платы за пользование инфраструктурой покрывается в среднем 36 % затрат, все остальное компенсируется посредством субсидий государства.

В Литве все частные перевозчики (операторские компании) имеют на транспортном рынке абсолютно равные условия. За соблюдением условий равноправности следят различные комиссии и организации Евросоюза. Право владения инфраструктурой закреплено за обособленным подразделением в составе АО "Литовские железные дороги".

Особенности литовской системы тарифного регулирования:

- частный перевозчик двумя частями уплачивает установленную правительством плату: первоначальный взнос исчисляется в денежных единицах за поездок-километры, а заключительная плата исчисляется в денежных единицах за тонно-километры брутто и уплачивается в конце действия договора частного перевозчика с владельцем инфраструктуры за фактически перевезенные тонны груза;

- объем запрашиваемых клиентом дополнительных услуг (маневровые работы, использование электрической контактной сети и сортировочной горки и т. д.) указывается в договоре и оплачивается отдельно в заранее установленных расценках за единицу (ден.ед./ч, км и т. д.);

- прибыль владельца инфраструктуры, закладываемая в тариф, – инвестиционная составляющая;

- в отличие от Италии и Германии расходы на содержание и оснащение отдельных железнодорожных линий не выделяются, и все клиенты платят одинаково, независимо от линии или участка эксплуатации. В таком случае не возникает вопросов – почему один клиент платит больше, а другой меньше.

В Великобритании железнодорожная сеть имеет небольшую протяженность. Регулирование договоров на перевозки осуществляется Стратегическим управлением железных дорог, а условия доступа и платы за пользование инфраструктурой – Органом управления железными дорогами. Единственным поставщиком услуг по использованию инфраструктуры является частная компания «Network Rail».

Особенности тарифного регулирования в Великобритании:

- применяется смешанная методика расчета платы за доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта, которая базируется на двух методиках: на основе «предельных (маржинальных) затрат» (используется в

Швеции, Финляндии, Нидерландах и в значительной мере в Дании); на основе «скорректированных средних затрат» (используется в Германии, Франции, Бельгии, Италии и Австрии);

- плата за доступ к инфраструктуре в Великобритании взимается до начала эксплуатации и рассчитывается на основе среднесетевых издержек, в то время как переменная часть выплачивается клиентом в конце периода эксплуатации в зависимости от ее объема (за вагоно-км, секции-км);

- клиент получает скидки от участия в проектах по развитию инфраструктуры и применения технологий, снижающих износ рельс;

- тариф устанавливается в зависимости от альтернативы клиента по выбору вида транспорта. Таким образом, если клиенту выгоднее перейти на другой вид транспорта, тариф будет ниже, в противном случае – выше [2].

В России ввиду реформирования железных дорог функции управления инфраструктурой и содержания подвижного состава на пути к разделению. Инфраструктура железнодорожного транспорта находится в руках ОАО «РЖД», контрольный пакет акций которой принадлежит государству, в то время как подвижной состав находится как в собственности РЖД и ее дочерних компаний (первая и вторая грузовые компании), так и в частной собственности. Однако с каждым годом все выше доля независимых частных владельцев подвижного состава (их доля составляла 29 % в общем парке вагонов России в 2005 г. и 48 % – в 2010) [3].

Особенности тарифного регулирования в России:

- тариф за услуги по доступу и пользованию инфраструктурой состоит из трех частей: за занятие инфраструктуры (доступ) поездом с учетом электрификации эксплуатируемого участка, а также за организацию продвижения единиц в составе грузовых поездов;

- система корректирующих плату коэффициентов позволяет получить преимущество тем клиентам, которые перевозят большие объемы груза на дальние расстояния. Кроме того, в России выделяют 3 класса грузов. Для грузов 1-го класса предусмотрены понижающие коэффициенты (25–45%-ная скидка в зависимости от расстояния перевозки), а для грузов 3-го класса – повышающие (54–74 % в зависимости от груза).

Полученные в ходе исследования результаты обобщенно представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Особенности подходов к управлению инфраструктурой и установления тарифа за ее использование

Страна	Форма собственности на инфраструктуру		Подход к установлению тарифа за использование инфраструктуры	Факторы, влияющие на размер тарифа							Состав тарифа за использование инфраструктуры, ден. ед.	
	государственная	частная		расстояние	род груза	платежеспособность клиента	техническая оснащенность участка	тип тяги	скорость перевозки	нагрузка на ось	постоянная часть	переменная часть
Россия		+	АС	+	+	–	+	+	–	–	поезд, контейнер, вагон	поездо·км, вагоно·км, контейнеро·км, секции·км
Литва	+			+	–	–	+	+	–	–	поездо·км	тонно·км
Швеция	+		МС	н/д							X	тонно·км
Германия	+		АС	+		–	+	–	+	+	–	км
Великобритания		+	АС + МС	+	+	–	+	–	+	–	поездо·км	вагоно·км, секции·км
Италия	+		АС	+	–	–	+	+	+	+	–	км
США		+	МС	+	+	+	+	+	–	+	Z	вагоно·км, тонно·км
Канада		+		+	+	+	+	+	–	+		

Примечание – АС – подход на основе средних издержек; МС – подход на основе предельных издержек; X – возмещается государством; Z – регулируется государством.

Выводы

1 Результаты исследований показывают, что для условий Республики Беларусь опыт европейских стран, США и Канады в чистом виде не может быть использован. Это объясняется многими причинами:

– железнодорожный транспорт стран СНГ и Республики Беларусь был спроектирован и создан для плановой системы экономики Советского Союза, когда практически во всех отраслях спрос превышал предложение. В странах с рыночной экономикой наблюдалась противоположная картина, где предложение превышает спрос, имеются достаточные резервы пропускных и провозных способностей железных дорог, перевозочных средств;

– различные принципы организации перевозочного процесса: в европейских странах отправление поездов в основном осуществляется по ниткам графика и практически не зависит от накопления состава поезда, что позволяет просто реализовать доступ к железнодорожной инфраструктуре различных перевозчиков с собственными перевозочными средствами; на железнодорожном транспорте Беларуси и стран СНГ отправление грузовых поездов осуществляется после накопления полного состава, что существенно усложняет доступ к инфраструктуре собственников вагонов и локомотивов. В результате требуется создание нового экономического и организационного механизма эксплуатации и регулирования вагонов инвентарного и частного парков, который принципиально будет отличаться от европейского, американского и др.;

– отсутствие на всех железных дорогах Беларуси и стран СНГ достаточного уровня автоматизации процессов организации грузовой и коммерческой (включая взаимодействия с подъездными путями), финансово-учетной и отчетной работ, содержания инфраструктуры, движения и др.;

– планирование перевозок грузов железнодорожным транспортом на пространстве СНГ, которое в своем большинстве основывается на устаревшей системе, когда перевозчиком является железная дорога, и в соответствии с Уставом она должна обеспечить подачу необходимого количества вагонов для нормального функционирования экономики.

2 Предложения по совершенствованию механизма тарифного регулирования Республики Беларусь:

– создать регулируемый конкурентный сектор на рынке железнодорожных грузовых перевозок, состоящий из собственников вагонов и локомотивов (операторских компаний или крупных промышленных предприятий);

Получено 19.06.2012

I. A. Elovoy, V. V. Vepshtas. The analysis of international practice of tariff regulation.

The results of analytical research of international practice of freight railway tariffs regulation are presented within the article. In the results considered the practical methods of railways transportation and service tariffing on example of the North America and the European Union. On the basis of the research results there were made the recommendations about the existing tariff regulation «mechanism» of the Republic of Belarus improvement.

– подготовить достаточную нормативно-правовую базу для функционирования собственников подвижного состава в равных условиях с БЧ;

– повысить качество обслуживания грузовладельцев с целью привлечения дополнительных иностранных инвестиций для приобретения и обновления парка подвижного состава за счет:

- установления договорных отношений с железнодорожными администрациями соседних стран для обеспечения обратной загрузки в пункте назначения за рубежом, что ведет к снижению доли порожнего пробега и улучшению технического состояния подвижного состава;

- масштабного внедрения информационных технологий для автоматизации процессов финансового учета и отчетности, а также слежения за подвижным составом;

- сдачи вагонов и локомотивов в аренду или лизинг;
- изменить систему грузовых тарифов с учетом интеграции Республики Беларусь в ЕЭП по следующим направлениям:

- регулировать верхний предел тарифа в условиях монополии железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг с учетом ценовой конкурентоспособности доставляемой продукции, а в условиях конкуренции – сопоставимым тарифом на другом виде транспорта;

- поощрять заключение договоров с грузовладельцами на длительный срок – скидками с тарифа или льготными условиями обслуживания;

- осуществлять постепенно выравнивание тарифов во всех видах сообщений при условии поддержки государства в части компенсаций убытков при вынужденном снижении тарифов;

- организовать ежегодный проект по развитию инфраструктуры и обеспечить существенные преимущества клиентам, активно участвующих в нем.

Список литературы

1 **Еловой, И. А.** Современные тенденции рынка железнодорожных грузовых перевозок / И. А. Еловой, В. В. Ясинский, М. М. Колос. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 210 с.

2 Регуляторная реформа железных дорог в России : материалы Европейской конф. министров трансп. – Париж, Франция : ОЭСР, 2004. – 184 с.

3 **Хусаинов, Ф. И.** Демонопользация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний : [монография] / Ф. И. Хусаинов. – Саратов : Новый ветер, 2009. – 322 с.