

ЭКОНОМИКА

УДК 656.23

И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук, Л. В. ОСИПЕНКО, научный сотрудник, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ НА УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ЕВРО-АЗИАТСКОМ ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ

Рассмотрены тарифы на услуги инфраструктуры в ряде стран СНГ и Балтии; сформулированы принципы, заложенные в основу аналогичных тарифов на Белорусской железной дороге; приведены основные особенности, учтенные при расчете тарифов на услуги инфраструктуры для условий Республики Беларусь.

Одним из требований Договора о Евразийском экономическом союзе (далее – Договор) является обеспечение доступа перевозчиков к услугам инфраструктуры государств – участников Договора. В связи с этим, кроме разработки правил и технологии оказания таких услуг, возникла необходимость и их тарификации.

Разработка тарифов на услуги инфраструктуры потребовала изучения опыта применения аналогичных тарифов на железных дорогах не только государств – участников Договора, но и ряда соседних государств. Так, на железных дорогах России для определения плат за услуги инфраструктуры при перевозках грузов применяются тарифы раздела 4 Прейскуранта №10-01

«Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами». Согласно его положениям, плата за услуги инфраструктуры определяется суммированием плат (рисунок 1), начисленных:

- 1) за занятие инфраструктуры поездом или локомотивом в одиночном следовании (тарифы группы ЗИ);
- 2) организацию продвижения по инфраструктуре в составе поезда груженых и порожних вагонов (тарифы группы ОПВ);
- 3) организацию продвижения по инфраструктуре локомотива, используемого для тяги поездов, или в одиночном следовании (тарифы группы ОПЛ).

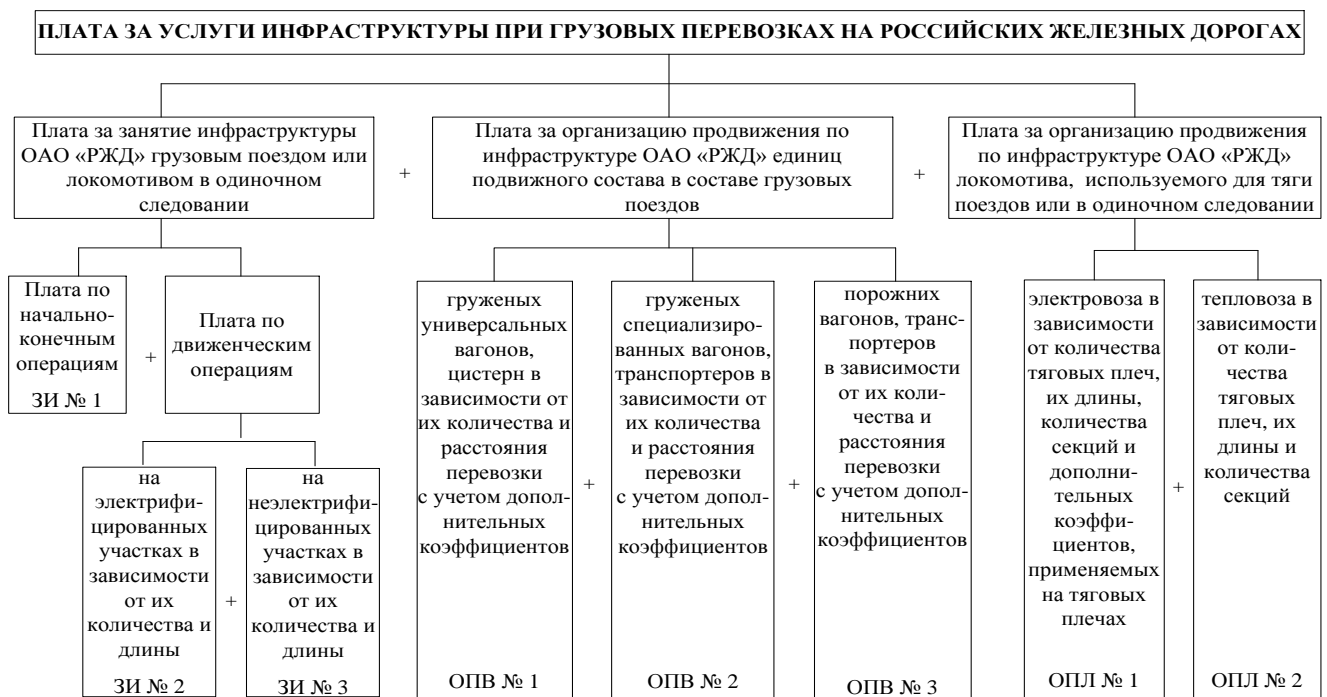


Рисунок 1 – Структура платы за услуги инфраструктуры на железных дорогах России

В России применяется следующая дифференциация тарифов на услуги инфраструктуры:

- группы ЗИ – в зависимости от вида тяги и расстояния проследования поезда или локомотива в одиночном следовании по инфраструктуре;
- группы ОПВ – в зависимости от типа подвижного состава, его массы тары и длины по осям сцепления

автосцепок; рода перевозимого груза и его массы (для грузов, перевозимых в универсальных вагонах и цистернах); расстояния проследования вагонов по инфраструктуре;

- группы ОПЛ – в зависимости от вида тяги, числа секций локомотива и расстояния проследования локомотивов по инфраструктуре.

Плата за услуги инфраструктуры на железных дорогах *Казахстана* в соответствии с Тарифным руководством (Прейскурантом) исчисляется как сумма двух составляющих (рисунок 2):

1) тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети (далее – тарифы МЖС), установленных Агентством Республики Казахстан по регулированию естественных монополий;

2) тарифов на услуги грузовой и коммерческой работы (далее – тарифы ГКР), установленных Тарифным руководством (Прейскурантом).

Тарифы МЖС исчисляются отдельно для локомотива (на 1 локомотиво-километр в зависимости от вида тяги), и отдельно – для каждого вагона в составе поезда.

Тарифы ГКР применяются только к вагонам и начисляются на каждый вагон.

Тарифы ГКР и МЖС, применяемые к вагонам, дифференцированы в зависимости от типа подвижного состава, рода перевозимого груза и загрузки вагона, а также от расстояния проследования вагонов по инфраструктуре.

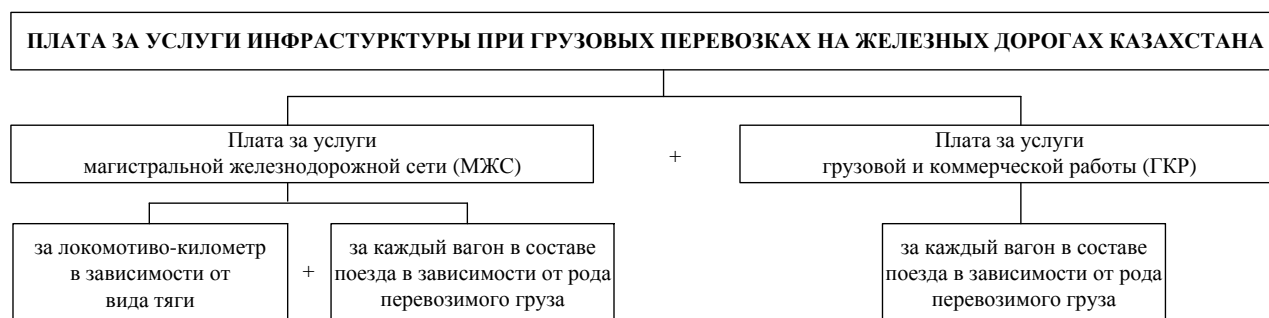


Рисунок 2 – Структура платы за услуги инфраструктуры на железных дорогах Казахстана

В *Литве* согласно приказу Государственной железнодорожной инспекции при Министерстве путей сообщения плата за услуги инфраструктуры (рисунок 3) состоит из сборов:

- 1) зарезервирование мощностей (в расчете на 1 поездо-км);
- 2) движение грузовых поездов (в расчете на 1 тонно-км брутто);
- 3) перевозку грузов (в расчете на 1 тонно-км нетто);
- 4) транзитные грузовые поезда при транзитных перевозках (в расчете на 1 тонно-км нетто);

5) использование контактной сети (в расчете на 1 поездо-километр).

Дифференциация плат за услуги инфраструктуры в зависимости от рода груза на железных дорогах Литвы реализована за счет уровня сбора за перевозку грузов, который установлен отдельно:

- для опасных грузов;
- малоценных грузов;
- груженых и порожних контейнеров, полуприцепов, интермодальных контейнеров;
- остальных грузов.

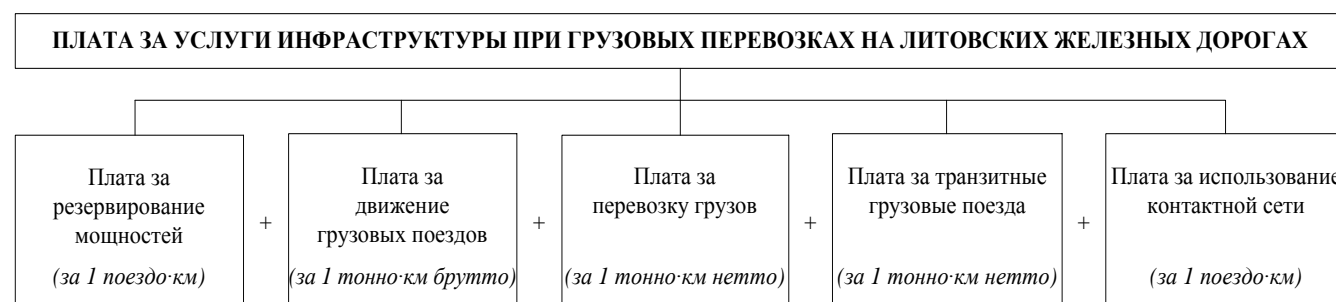


Рисунок 3 – Структура платы за услуги инфраструктуры на железных дорогах Литвы

На железных дорогах *Латвии* плата за услуги инфраструктуры при проследовании грузовых поездов взимается за каждый поездо-километр независимо от рода перевозимого груза, его массы, типа подвижного состава и вида тяги.

В основу разработки тарифов на услуги инфраструктуры для условий Республики Беларусь заложены следующие **принципы**:

- 1) применение методологии, базирующейся на среднедорожных условиях и издержках;
- 2) обеспечение проведения в отношении перевозчиков единой ценовой (тарифной) политики в сфере

услуг инфраструктуры, исключающей создание экономических преимуществ;

3) соблюдение нормативной правовой базы в сфере грузовых железнодорожных перевозок и оказания услуг инфраструктуры;

4) гармонизация с аналогичными тарифами Российских и Казахских железных дорог;

5) обеспечение за счет верхнего уровня тарифов возмещения затрат на инфраструктуру, ее обновление и развитие, включая обслуживание заемных средств, привлеченных под инфраструктурные проекты;

б) дифференциация тарифов в зависимости от рода перевозимого груза с целью исключения перевозок сверхнормативных грузов независимыми перевозчиками и получения ими дополнительной маржи прибыли за счет инфраструктурно-локомотивной составляющей, применяемой национальным перевозчиком.

Согласно Договору при перевозках грузов выделяются следующие **услуги инфраструктуры**:

1) предоставление инфраструктуры и выполнение необходимых работ для осуществления движения (проследования) поездов, включая электроснабжение тягового подвижного состава перевозчика.

2) предоставление инфраструктуры и выполнение

необходимых работ для маневровых передвижений, включая электроснабжение тягового подвижного состава перевозчика;

3) услуги по техническому и коммерческому контролю, направленные на обеспечение безопасности движения поездов и сохранности перевозимых грузов.

На каждую из перечисленных услуг для условий Республики Беларусь разработаны отдельные тарифы с учетом особенностей оказания и тарификации данной услуги. Общая плата за услуги инфраструктуры определяется суммированием плат, рассчитанных для каждой из рассматриваемых услуг (рисунок 4).

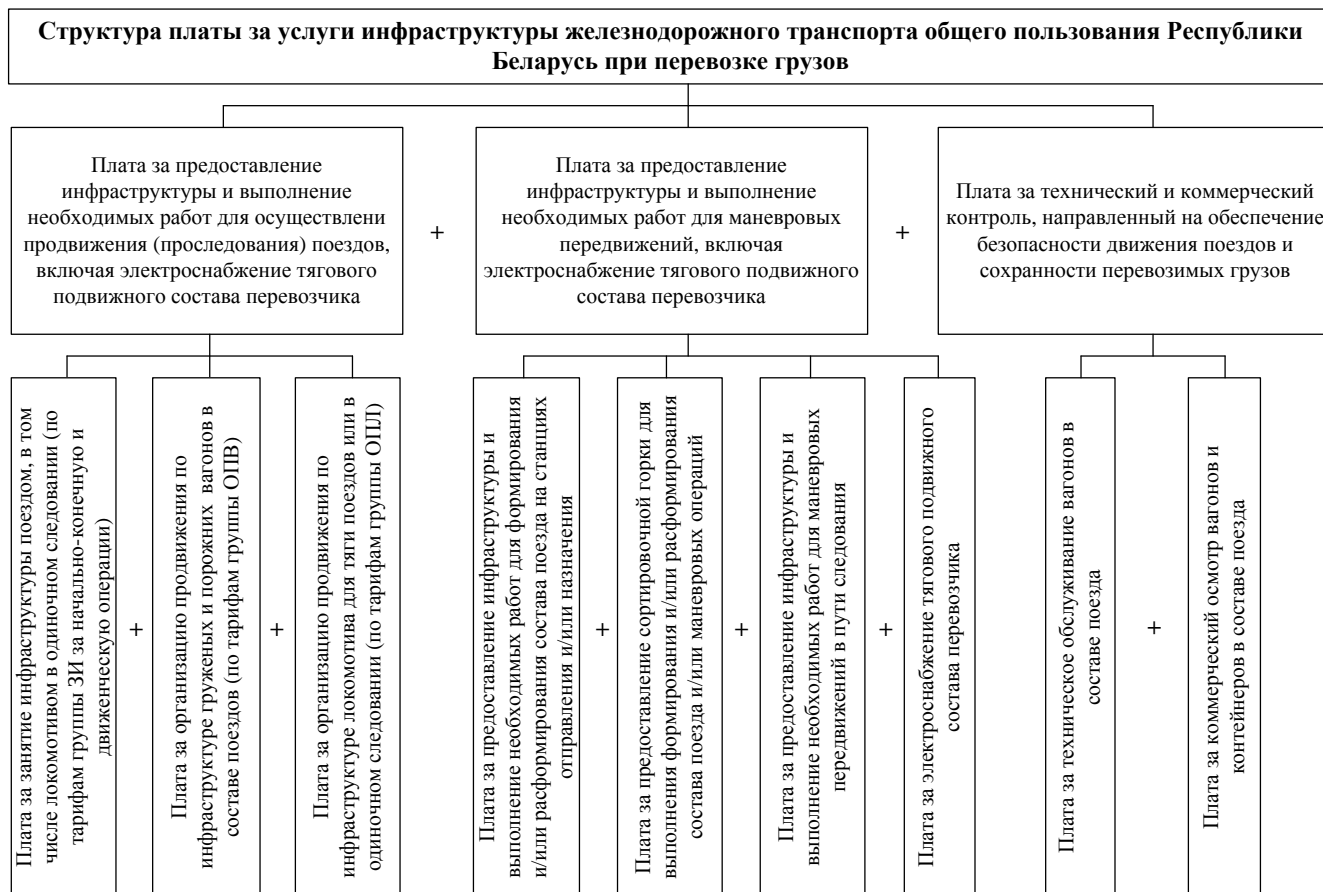


Рисунок 4 – Структура платы за услуги инфраструктуры при перевозке грузов железнодорожным транспортом для условий Республики Беларусь

В качестве исходных данных для расчета тарифов на услуги инфраструктуры были приняты статистические данные Отчета по основным показателям производственно-финансовой деятельности организаций Белорусской железной дороги (по видам деятельности) формы № 69-жел, а также отчетов форм ЦО-1, ЦО-2, ЦО-4, ТХО-2, ЦО-12, ЦО-29.

Тарифы на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при проследовании грузовых поездов учитывают расходы, связанные с выполнением следующих операций:

– прием от перевозчика, рассмотрение и согласование в установленном порядке заявки на перевозку, а также установление и согласование маршрута пропуска поезда перевозчика и графика его движения;

– содержание (обслуживание) инфраструктуры в надлежащем состоянии;

– предоставление инфраструктуры на станциях формирования, перформирования, расформирования и в пути следования поезда перевозчика;

– организация продвижения поезда перевозчика по инфраструктуре, включая диспетчерское управление, использование средств СЦБ и связи, действия работников станций;

– электроснабжение электровозов на электрифицированных участках инфраструктуры;

– техническое обслуживание и коммерческий осмотр железнодорожного подвижного состава перевозчика;

– информационное сопровождение продвиже-

ния поезда или локомотива в одиночном следовании по инфраструктуре в объеме, необходимом для осуществления такого продвижения, и др.

Не включены в тарифы на услуги инфраструктуры расходы, связанные:

- с осуществлением приема и передачи поезда перевозчика на (с) инфраструктуру;
- использованием локомотива, принадлежащего Белорусской железной дороге, для выполнения маневровой работы на станциях отправления, назначения и в пути следования поезда перевозчика;
- подготовкой вагонов к перевозкам;
- всеми видами ремонтов вагонов;
- экипировкой, техническим обслуживанием и ремонтами локомотивов, топливом для тепловозов;
- предоставлением железнодорожных путей общего пользования для нахождения вагонов перевозчика сверх технологического времени, предусмотренного договором;
- предоставлением зданий и помещений перевозчикам для использования их персоналом перевозчика;
- информационным обеспечением продвижения поезда перевозчика, определением дислокации вагонов и локомотивов сверх объемов, необходимых для организации такого продвижения;
- мерами по ликвидации последствий аварий, возникших в связи с эксплуатацией подвижного состава перевозчиком и организацией им перевозочного процесса;
- мероприятиями по организации перевозок по инфраструктуре опасных грузов классов 1, 7, 5.2, 6.2 и грузов, перевозимых в сопровождении проводников, метанола, а также негабаритных грузов, и др.

Тарифы на услуги инфраструктуры при перевозках грузов в Республике Беларусь дифференцированы в зависимости:

- от вида тяги (электровоз, тепловоз);
- расстояния преследования по инфраструктуре;
- типа подвижного состава (универсальный или специализированный вагон, цистерна, контейнер);
- рода груза;
- степени загрузки вагона (для универсальных вагонов, цистерн);
- количества секций локомотива.

В соответствии с положениями Договора о Евразийском экономическом союзе тарифы должны обеспечивать развитие инфраструктуры. В этой связи, помимо фактических эксплуатационных расходов, связанных с оказанием услуг инфраструктуры, в тарифы дополнительно включено недофинансирование инфраструктурных объектов по хозяйствам пути, сигнализации и связи, электроснабжения, гражданских сооружений за 2013–2014 годы.

В тарифы на услуги инфраструктуры при грузовых и пассажирских перевозках включена также инвестиционная составляющая, рассчитанная исходя из потребно-

Получено 16.10.2014

I. A. Yelovoy, L. V. Asipenka. Features of formation of railway tariffs for services of infrastructure in the Euro-Asian transport market.

The tariffs for infrastructure services in several countries of the CIS and Baltic States are considered in the article. The principles underlying the similar tariffs for Belarusian Railways are offered. The main features taken into account in the calculation of tariffs for infrastructure services for the conditions of the Republic of Belarus are shown.

сти развития инфраструктуры причастных хозяйств на ближайшие пять лет, а также норма рентабельности, необходимая для обеспечения социальных выплат в соответствии с коллективными договорами.

В соответствии с указанными подходами рассчитаны базовые тарифы на услуги инфраструктуры при осуществлении грузовых и пассажирских перевозок.

Необходимость обеспечения равных условий доступа к инфраструктуре национального и сторонних перевозчиков потребовала введения соответствующих повышающих коэффициентов к тарифам на услуги инфраструктуры для ряда высокостоймых грузов (нефть и нефтепродукты, сжиженные газы, черные металлы, калийные удобрения и др.) с целью недопущения возможности переключения перевозок высокодоходных грузов на сторонних перевозчиков. При этом Белорусская железная дорога, как национальный перевозчик, по-прежнему, будет обязана перевозить ряд массовых навалочных грузов (щебень, песок и др.) по низким тарифам, определяемым согласно постановлению Министерства экономики Республики Беларусь № 26 от 23.04.2013 (далее – постановление № 26). Кроме этого, убыточные внутриреспубликанские пассажирские перевозки в настоящее время частично финансируются за счет грузовых, что учтено в постановлении № 26 путем использования повышающих коэффициентов к тарифам на перевозки высокостоймых грузов.

Поэтому отсутствие повышающих коэффициентов к тарифам на услуги инфраструктуры может привести к переключению перевозок калийных удобрений, сжиженных газов и другой продукции на сторонних перевозчиков, у которых появятся сверхприбыли за счет высоких тарифов на данные грузы, предусмотренных постановлением № 26.

Следовательно, введение повышающих коэффициентов к тарифам на услуги инфраструктуры для ряда высокостоймых грузов позволит защитить интересы Республики Беларусь, исключить потери Белорусской железной дороги и установить равные условия со сторонними перевозчиками при перевозке высокостоймых грузов.

Таким образом, тарифы на услуги инфраструктуры для Белорусской железной дороги разработаны на основе опыта других государств, но с учетом технических, технологических и экономических особенностей функционирования железнодорожной инфраструктуры в Республике Беларусь.

Список литературы

- 1 **Еловой, И. А.** Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов). / И. А. Еловой. – Гомель : БелГУТ, 2001. – 336 с.
- 2 **Еловой, И. А.** Транспортные тарифы: учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой, М. М. Колос ; М-во образования Респ. Беларусь. – Гомель : БелГУТ, 2012. – 106 с.
- 3 **Резер, С. М.** Тарифное регулирование железных дорог / С. М. Резер. – М. : ВИНТИ РАН, 2013. – 640 с.