

УДК 656.2.003

Н. В. ЗДАНОВСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта

СЕБЕСТОИМОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УСЛУГ КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТАРИФА: ЗАРУБЕЖНЫЙ И ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПОДХОДЫ

Определена роль тарифа и влияние его величины на развитие железнодорожной отрасли. Проведен анализ применения методов тарифообразования и определена роль себестоимости услуг при их использовании. Выделены факторы, влияющие на уровень тарифа. Рассмотрены отечественные и зарубежные подходы к определению уровня тарифа, роль себестоимости при их применении. Обосновывается необходимость совершенствования и развития системы показателей себестоимости для целей тарифообразования.

Железнодорожный транспорт Республики Беларусь является одним из основных видов транспорта в стране. Оказывая услуги по перевозке грузов и пассажиров, он выполняет также экономические, социальные, оборонные и другие задачи, возложенные на него государством. Поэтому развитию железнодорожного транспорта в Республике Беларусь уделяется особое внимание.

Источником устойчивого функционирования и развития железнодорожной отрасли являются получаемые в результате ее деятельности доходы. Доходы железнодорожного транспорта определяются уровнем установленных тарифов и объемом выполненных работ. Таким образом, для обеспечения успешного функционирования железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг необходимо уделять особое внимание формированию тарифа.

С экономической точки зрения тариф на перевозки представляет собой цену услуги, оказываемой потребителю. В теории для установления цен на продукцию используются различные методы ценообразования, которые можно разделить на две группы: методы, базирующиеся на затратах (себестоимости) продукции и прочие методы, позволяющие осуществить формирование цены без учета себестоимости продукции (рисунок 1).

Как показывает практика ценообразования, использование методов, приведенных на рисунке 1, практически не осуществляется отдельно, в чистом виде. На наш взгляд, более эффективным инструментом, направленным на решение многовекторных задач ценообразования в современных условиях,

является их комплексное применение. Например, наиболее эффективным вариантом при установлении цены с использованием параметрических методов ценообразования является осуществление контроля ее уровня с применением затратных методов на предмет возмещения себестоимости продукции и наличия прибыли.

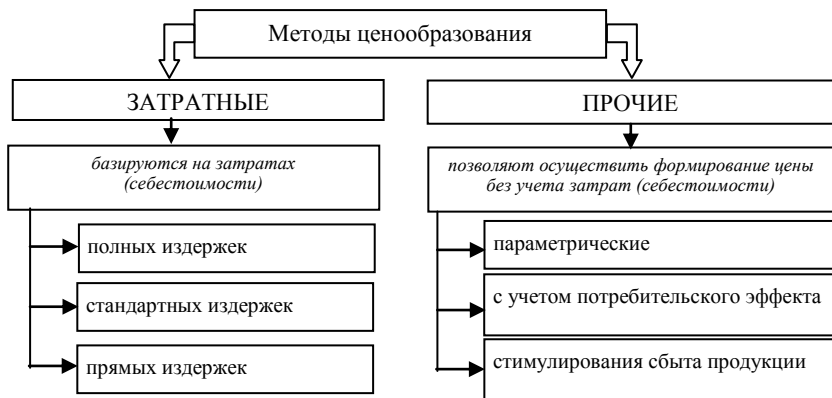


Рисунок 1 – Классификация методов ценообразования

Анализ методов ценообразования на железнодорожном транспорте позволил установить, что в данной отрасли также придерживаются комплексного подхода. При этом кроме общепринятых в других отраслях экономики факторов, влияющих на формирование цены, в железнодорожной отрасли необходимо учитывать ряд присущих ей специфических факторов. Это обусловлено тем, что тарифообразование на транспорте всегда являлось более сложным и многофакторным, чем в других отраслях экономики.

Специфические факторы, оказывающие влияние на уровень железнодорожного тарифа, можно разделить на две группы, при воздействии которых тариф стремится к максимуму и при которых тариф стремится к минимуму. Такая классификация факторов возникла в связи с тем, что участники железнодорожных перевозок и государство как регулирующий орган обычно имеют различные, а очень часто и противоположные интересы в области тарифообразования.

Поскольку участниками договора о перевозке являются железная дорога, осуществляющая перевозку, и клиент, пользующийся ее услугами, то в первую очередь именно их интересы и будут влиять на величину тарифа. При этом следует отметить, что железная дорога будет заинтересована в максимизации тарифа, а вот клиент – в его минимизации. Стремление железной дороги к максимизации тарифа обусловлено не только желанием покрыть свои расходы, но и получить прибыль. Стремление клиента к миними-

зации тарифа определено необходимостью сократить свои затраты.

Еще одним субъектом, участвующим в формировании тарифа, является государство (рисунок 2).



Рисунок 2 – Субъекты формирования железнодорожного тарифа

Анализируя его интересы в области тарифообразования можно отметить, что:

– при формировании железнодорожного тарифа государство заинтересовано в его снижении и установлении минимального значения. Известно, что железнодорожный тариф представляет собой часть стоимости продукции отечественных производителей и доставки данной продукции в места потребления, поэтому при его увеличении, соответственно, увеличивается и стоимость этой продукции, теряя при этом свою конкурентоспособность;

– ГО «Белорусская железная дорога» является крупным перевозчиком, налогоплательщиком, работодателем, участником государственных программ, следовательно, государство заинтересовано в его устойчивом функционировании и развитии, что возможно только при достаточно высоком уровне тарифа. Установленный уровень тарифа должен обеспечить для железной дороги финансовые ресурсы жизнедеятельности, повышение качества транспортной продукции, а также стимулирование эффективного использования материальных, трудовых и денежных ресурсов.

Факторами, воздействующими на **стремление тарифа к максимуму**, являются следующие.

1 *Необходимость возмещения расходов.* Любое предприятие, в том числе и Белорусская железная дорога, заинтересовано в полном возмещении себестоимости выполненных перевозок. Это позволяет осуществлять непрерывную деятельность железнодорожного транспорта с соблюдением обязательных требований к единому технологическому процессу перевозки: безопасность, соблюдение графика движения поездов, бесперебойность движения, выполнение запланированных объемов перевозок, экологичность и т. д.

2 *Обязательность получения прибыли.* Прибыль является важнейшим ис-

точником совершенствования и развития техники, технологий, осуществления инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте. Отсутствие регулярных инвестиций для железнодорожного транспорта повлечет за собой рост затрат на материалы и техническое обслуживание основных фондов, а также снизит качество обслуживания и стоимость активов.

Как показывает опыт развития железнодорожной отрасли, прибыль была и остается единственным источником финансирования инноваций и может быть использована по следующим наиболее важным направлениям:

- техническое перевооружение и реконструкция действующего производства, в том числе связанного с его расширением;
- модернизация оборудования;
- совершенствование технологии и организации производства;
- освоение новых видов услуг, и повышение их качества;
- научно-исследовательские, проектные, конструкторские и технологические работы и т. д.

Отсутствие прибыли в тарифе в краткосрочной перспективе будет отвечать интересам потребителей за счет его снижения, но в долгосрочном периоде состояние активов железной дороги станет ухудшаться, поскольку тарифы, установленные ниже уровня возмещения затрат, не позволят осуществить долговременные инвестиции. Это может привести к банкротству железнодорожных предприятий, что в конечном итоге ударит по потребителям.

Рассматривая влияние факторов, отвечающих стремлению тарифа к увеличению, следует особое внимание уделять предельным значениям и установке ограничений. При государственном регулировании это установленный верхний предельный уровень тарифа, а при отсутствии государственного регулирования – уровень тарифа, сложившийся в конкурентных условиях, который потребитель согласен оплатить за оказанную ему услугу перевозки.

Отсутствие государственного регулирования, или точнее минимальное вмешательство государства в тарифообразование на железнодорожном транспорте, широко практикуется в зарубежных странах, где максимальный уровень тарифа определяется рынком.

К факторам, при которых **тариф стремится к минимуму**, относятся следующие.

1 *Монопольное положение железнодорожной отрасли.* Несмотря на высокий уровень конкуренции со стороны автомобильного транспорта, отсутствие конкуренции внутри железнодорожной отрасли делает ГО «Белорусская железная дорога» монополистом в сфере оказания железнодорожных услуг и обосновывает необходимость регулирования тарифов государственными органами.

2 *Государственная политика.* Основным субъектом хозяйствования железнодорожной отрасли в Республике Беларусь является ГО «Белорусская железная дорога», с привлечением которой выполняются многочисленные государствен-

ные программы в области перевозочной деятельности (перевозки дешевых массовых грузов, сырья; поддержка экспорта продукции отечественных предприятий, поддержка социально незащищенных слоев населения и т. д.).

Государственные программы очень часто идут вразрез с интересами железнодорожного транспорта: предоставление услуг стратегическим отраслям по льготным тарифам, искусственное поддержание низкого уровня оплаты за проезд пассажиров, осуществление перевозок на линиях с низким спросом, перераспределение капиталовложений в области наиболее важные с политической точки зрения, например в сельское хозяйство. Это может приводить либо к уменьшению запланированных объемов прибыли, либо, что еще хуже, к неполному возмещению расходов по перевозкам. Поэтому если услуги (работы) подобного рода имеют значительный удельный вес для предприятий железнодорожного транспорта, то для устойчивого развития железнодорожного комплекса необходимо осуществлять государственное финансирование:

- убытков;

- инвестиционных мероприятий (полное или частичное), которые должны осуществляться в соответствии с планом по развитию железнодорожного транспорта.

3 *Конкуренция со стороны других видов транспорта.* Основным конкурентом для железнодорожного транспорта в Республике Беларусь является автомобильный, который при прочих равных условиях имеет преимущества:

- расходы, связанные с ремонтом и эксплуатацией инфраструктуры автомобильного транспорта не включаются в тариф, а финансируются государством, что дает ценовое преимущество по сравнению с железной дорогой;

- значительный объем государственных инвестиций в развитие автомобильных дорог и скоростных автомагистралей создает железной дороге успешного конкурента. При этом пользователи автотранспортной инфраструктуры в неполном объеме оплачивают ее использование, что ставит железную дорогу в затруднительное финансовое положение.

Следует отметить, что уменьшение уровня тарифа, происходящее под влиянием вышеназванных факторов, также ограничено. При определении минимального предельного уровня тарифа различают отечественный и зарубежный подходы.

Согласно отечественному подходу при определении минимального предельного уровня тарифа основополагающим фактором является полная себестоимость услуг железнодорожной перевозки, определяемая как среднее значение себестоимости.

Зарубежный подход по установлению минимального предельного уровня тарифа также ориентируется на полное возмещение затрат, однако при этом данный критерий не является основополагающим. Считается, что минимальный уровень тарифа не должен быть ниже уровня переменных издер-

жек. При этом методы тарифообразования, применяемые за рубежом на железнодорожном транспорте, базируются на индивидуальных подходах к каждому сегменту перевозок.

Под сегментом перевозок понимается деление перевозок по какому-либо признаку. Например, в пассажирских перевозках выделяются сегменты:

- по видам сообщения (междугородные, региональные, иногда с разделением по субрегионам, пригородные перевозки, иногда с разделением на сегменты по городам);

- на основании индивидуальных характеристик (класс обслуживания, время в пути, ограничения в приобретении или возврате билетов, осуществление поездок в определенный день недели, время суток, время года, семейные поездки и т. д.).

Для каждого сегмента перевозок тарифные пакеты разрабатываются индивидуально. При этом каждый тарифный пакет может иметь собственную структуру, которая предусматривает различные варианты соотношения условий проезда и применяемого тарифа.

С учетом сегментного подхода, по мнению зарубежных специалистов, в основу тарифа нельзя положить «полные издержки плюс прибыль» это может привести к снижению спроса в некоторых сегментах перевозок, тем самым, снизив общий объем перевозок и повысив бремя постоянных расходов, возлагаемое на оставшиеся перевозки. При реализации этого метода для обеспечения финансовой устойчивости железнодорожных предприятий должны выполняться следующие условия:

- тариф должен быть разработан таким образом, чтобы в своем сегменте максимально увеличить общий объем доходов от предлагаемого количества посадочных мест;

- график перевозок для основного сегмента должен быть разработан с условием обеспечения возмещения переменных издержек;

- все сегменты, вместе взятые, должны обеспечивать возмещение общих издержек по перевозкам.

Еще одним зарубежным подходом для достижения эффективности тарифообразования является использование опыта авиакомпаний, которые применяют программное обеспечение для управления доходами. Ключевым моментом такого подхода является нахождение оптимального баланса между задачами максимальной загрузки судов (а это почти неизбежно означает применение скидок и дешевых тарифов) и получения максимального дохода (что может быть достигнуто продажей гораздо меньшего количества дорогих билетов). Один из западных аналитиков суть процесса выразил так: «Стратегия кажется предельно ясной: продать правильное место правильному пассажиру в правильное время по правильной цене».

Такая организация системы тарифообразования на пассажирские перевозки в зарубежных странах направлена на совершенствования механизма максимизации покрытия издержек железнодорожного транспорта посредством

использования гибких подходов. При этом упор при формировании тарифа делается не на возмещение полных издержек в каждом сегменте перевозок, как это происходит сегодня на Белорусской железной дороге, а зависит от множества факторов, основным из которых является объем перевозок.

Однако, несмотря на использование таких подходов в тарифообразовании, железнодорожные пассажирские перевозки в зарубежных странах всё равно не покрывают полные расходы на их осуществление и финансируются государством. Особенно часто это происходит в междугороднем и еще чаще в пригородном сообщениях. Тем не менее использование гибких подходов в тарифообразовании с учетом выполненных объемов перевозок и ориентацией на максимизацию дохода позволяет увеличивать вклад пассажирских перевозок в возмещение полных издержек железной дороги.

Еще одним положительным примером сегментного подхода стало установление на Российских железных дорогах тарифа отдельно для пассажирских мест в вагонах СВ и купейных и отдельно для мест в общих и плацкартных вагонах:

– тариф для пассажирских мест в общих и плацкартных вагонах регулируется государством, обеспечивая возможность проезда социально незащищенным слоям населения. Он, как правило, устанавливается ниже себестоимости перевозки в данном типе вагона;

– тариф для пассажирских мест в вагонах СВ и купейных формируется без ограничений со стороны государства с использованием рыночных принципов ценообразования. Такой подход позволяет в целом повысить уровень покрытия полных издержек.

Проведенное исследование показало, что одним из основных инструментов формирования железнодорожного тарифа как в отечественной, так и в зарубежной практике является себестоимость (издержки, затраты) перевозок. Сопоставление установленного тарифа с себестоимостью позволяет установить прибыль и уровень возмещения расходов по оказанным услугам при использовании различных методов ценообразования.

В связи с совершенствованием существующих методов ценообразования и разработкой новых с целью повышения эффективности применяемых тарифов, появляется необходимость определения различных видов показателя «себестоимость». Это вызывает потребность совершенствования существующих методик калькулирования себестоимости услуг железнодорожного транспорта и разработки новых.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Реформа железных дорог : сб. материалов по повышению эффективности сектора железных дорог.

2 **Ямбаева, Р.** Это вся наша прибыль... и даже больше! / Р. Ямбаева // Авиатранспортное обозрение (АТО) [Электронный ресурс]. – 2001. – № 32. – Режим до-

ступа : <http://www.ato.ru/content/eto-vsya-nasha-pribyl-i-dazhe-bolshe>. – Дата доступа : 27.01.2017.

3 **Гаврилова, А. Н.** Методы ценообразования и ценовая политика предприятия / А. Н. Гаврилова // Энциклопедия маркетинга [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.marketing.spb.ru/lib-nm/pricing/price-setting.htm>. – Дата доступа : 20.01.2017.

N. ZDANOVSKAYA

Belarusian State University of Transport

COST OF RAILWAY SERVICES AS A FACTOR FOR FORMATION OF RAILWAY TARIFFS: EXTERNAL AND INTERNAL APPROACHES

The role of the tariff and the impact of its value on the development of the railway industry have been determined. The analysis of application of tariff methods is carried out and the role of cost of services in their use is determined. Factors affecting the level of tariffs are singled out. The domestic and foreign approaches to determining the tariff level, the role of value in their application are considered. The necessity of improvement and development of the system of cost indices for the purposes of tariff formation is substantiated.

Получено 13.03.2017

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 10. Гомель, 2017**

УДК 338.46

Д. С. КВАСОВА

Белорусский государственный университет транспорта

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СФЕРЫ УСЛУГ

Рассматриваются тенденции развития сферы услуг в мировой экономике, а также в экономике Республики Беларусь. Исследование проведено на основании показателей, отражающих уровень развития третичного сектора, а именно: доля экспорта услуг в общем объеме экспорта, структура занятости населения по видам экономической деятельности. Анализируется влияние внедрения инноваций в сфере услуг.

Экономическая теория с момента своего возникновения уделяла большое внимание структурным изменениям, происходящим в экономике. Так, Алленом Фишером, Жаном Фурастье, Маркусом Вольфом и Колином Кларком была предложена трехсекторная модель экономики, то есть ее деление на первичный, вторичный и третичный секторы. Согласно данной модели вли-