

## ОБОСНОВАНИЕ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ХОЗЯЙСТВУЮЩЕГО СУБЪЕКТА С УЧЕТОМ РИСКОВ

И. А. ЕЛОВОЙ

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В. Л. ЖИГАЛОВ

*Белорусская железная дорога, г. Минск*

Транспортный процесс доставки продукции от поставщика до потребителя расчленен на отдельные стадии, которые должны функционировать взаимосогласованно, синхронно. Однако в ходе реализации процесса доставки продукции в каждом его модуле (станции, грузовом фронте, железнодорожном пути необщего пользования, участке железнодорожной линии и т. п.) возникают *случайные отклонения*, обусловленные особенностями транспортного процесса: ненадежностью работы технических устройств, несохранностью перевозимых грузов и т. п. Система оперативного управления на железнодорожном транспорте предназначена для обеспечения выполнения нормативных технологий в условиях действия случайных отклонений (случайных воздействий). В функции системы оперативного управления на железнодорожном транспорте входит конкретизация или корректировка реальной технологии на основе оперативной информации о состоянии транспортного объекта с целью уменьшения влияния случайных факторов на ход транспортного процесса.

Следовательно, транспортный процесс испытывает два вида воздействий: управляющие и случайные. Обычно выделяют следующие основные группы случайных воздействий: технологические, организационные, информационные, финансовые, климатические, социально-политические, психофизиологические и медицинские.

В результате выполненных исследований установлено:

1) в основу расчетов нормативной рентабельности железной дороги положены ежемесячные значения доходов и расходов за период с 2012 по 2018 годы. Такой выбор был обусловлен тем, что при расчете рентабельности, исходя из средних доходов и расходов в отдельные месяцы, железная дорога вынуждена была брать кредиты в банке для выплаты ежемесячной заработной платы, а также решения ряда текущих финансовых проблем;

2) значение необходимого уровня рентабельности рассчитывалось на основании исследования динамики изменения доходов и расходов, учитывающей управляющие и случайные воздействия в процессе реализации доставки грузов и принятия управленческих решений на различных уровнях. Данный подход базируется на теории страхования, катастроф и пр., где в основу расчета страховых, кредитных и других ставок закладывается рисковая надбавка, позволяющая иметь минимум страховых финансовых средств, необходимых для стабильного функционирования хозяйствующего субъекта;

3) необходимый уровень рентабельности для железной дороги, определенный на основании статистических данных, должен составлять 35 % вместо расчетного значения 23,6 % и определяется исходя из средних значений доходов и расходов. Следует отметить, что в бывшем Советском Союзе при расчете железнодорожных тарифов закладывалась рентабельность в размере 35 %, причем финансирование значимых проектов осуществлялось из бюджета (массовое обновление тягового подвижного состава, строительство крупных станций, реконструкция железного пути и т. п.). В связи с этим при отсутствии поддержки железнодорожного транспорта со стороны государства или из других источников в тарифах должна учитываться дополнительно инвестиционная составляющая.

## НОВЫЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

И. А. ЕЛОВОЙ, Л. В. ОСИПЕНКО

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Одним из главных требований рынка железнодорожных перевозок является обеспечение транспарентности тарифов и возможности их гибкого регулирования. В настоящее время в сфере желез-

нодорожных грузовых перевозок в странах Евразийского экономического союза наблюдается устойчивая тенденция к увеличению доли частных вагонов в грузовых перевозках наряду с сокращением до минимума парка вагонов перевозчика (инвентарных вагонов). Во многих государствах широко обсуждается вопрос о развитии конкуренции в данной сфере, связанной с возможностью осуществления грузовых перевозок сторонними перевозчиками, не входящими в структуру железнодорожного транспорта общего пользования. Кроме этого, следует отметить, что разработка предыдущих унифицированных тарифов осуществлялась в 2012 году на базе статистических данных и расходов 2011 года, и за время, прошедшее с момента их утверждения, тарифы индексировались только один раз на 10 % в 2018 году, в связи с чем потребовал пересмотра и уровень тарифов.

На основании анализа текущей экономической ситуации в Республике Беларусь и опыта развития рынка железнодорожных услуг и тарифообразования в других странах СНГ сформулированы основные принципы, которые должны закладываться в основу тарифной системы:

1) экономическая обоснованность, обеспечиваемая расчетом себестоимости для тарифных целей на базе фактических эксплуатационных расходов и объемных показателей работы Белорусской железной дороги за период, предшествующий расчетному;

2) обоснованный уровень рентабельности для выполнения социальных обязательств, программ ремонта пути, подвижного состава и технических средств, обновления подвижного состава и развития инфраструктуры, возврата заемных средств и др.;

3) отказ от перекрестного финансирования пассажирских перевозок за счет грузовых или, как минимум, снижение финансовой нагрузки на грузовые перевозки в этой части, следуя общемировым тенденциям полного или частичного финансирования убыточных пассажирских перевозок из государственных и (или) региональных бюджетов. В новых тарифах, утвержденных постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли от 18.06.2019 № 51 (далее – постановление МАРТ № 51), это положение не реализовано вследствие ряда причин, в частности, ввиду отсутствия государственной поддержки пассажирских перевозок;

4) сокращение разницы между тарифами на перевозку высоко- и низкостоимостных грузов. Многие грузовые перевозки, в частности, перевозки щебня и лесных грузов, являются глубоко убыточными и субсидируются путем применения высоких тарифов на перевозки, например, нефтепродуктов или черных металлов. Кроме этого, перевозка ряда грузов по тарифам ниже экономического обоснованного уровня приводит к дисбалансу тарифов на грузовой и порожний рейс для вагонов грузоотправителей, грузополучателей, а также к существенной разнице (до 60 %) между тарифами на перевозку таких грузов в вагонах перевозчика и грузоотправителей, грузополучателей. Однако с учетом сложившейся в настоящий момент конъюнктуры рынка, требующей снижения тарифов на перевозку ряда низкостоимостных грузов, в постановлении МАРТ № 51 сохраняется зависимость уровня провозной платы от рода груза. Необходимо отметить, что такой подход адекватно работает в случае осуществления перевозок одним перевозчиком – железной дорогой. При условии либерализации рынка грузовых железнодорожных перевозок могут возникнуть проблемы, связанные с уходом наиболее выгодных перевозок высокостоимостных грузов к частным перевозчикам, которые не несут социальных нагрузок и обязанностей по перекрестному финансированию убыточных перевозок грузов и пассажиров, что может повлечь за собой негативные последствия для Белорусской железной дороги;

5) гибкость тарифной системы, позволяющая оперативно реагировать на изменившиеся условия рынка;

6) применение при разработке тарифов с выделением тарифных составляющих параметрической модели зависимости себестоимости перевозки от массы груза и расстояния транспортирования, как наиболее полно отражающей специфику грузовых железнодорожных перевозок;

7) упрощение тарифной системы (сокращение количества тарифных схем, отказ от дифференциации тарифов в зависимости от тарифного класса груза, упрощение порядка расчета провозной платы);

8) обеспечение регулярной корректировки уровня тарифов с целью приведения в соответствие с текущей экономической ситуацией.

Базой для расчета новых тарифов послужили исходные статистические данные за 2017 год, включая расходы Белорусской железной дороги, связанные с перевозкой грузов, а также ряд количественных показателей, характеризующих работу железнодорожного транспорта. В основу расчета себестоимости для тарифных целей по трем тарифным составляющим легла параметрическая модель, построенная с учетом специфики работы железнодорожного транспорта путем выделения в расходах начально-конечной и движущейся операций.

Выделение как в расходной, так и в доходной части трех тарифных составляющих (инфраструктурной, локомотивной и вагонной) позволяет решить ряд задач:

– дать предпосылки к возможности корректного определения себестоимости перевозки как в случае ее осуществления железной дорогой в вагоне инвентарного парка, так и в иных случаях;  
– создать методическую основу для осуществления ежегодной индексации тарифов в зависимости от изменения параметров себестоимости за предыдущий и на предстоящий год с учетом того, что структура затрат, а следовательно, и их изменение по тарифным составляющим существенно отличаются;

– предоставить возможность расчета себестоимости перевозки груза определенной массы на конкретное расстояние, что актуально при установлении размера скидки, так как до введения в действие новых тарифов при определении возможной скидки с тарифа в качестве нижнего ценового предела перевозки принималась средняя себестоимость по Белорусской железной дороге, определяемая как частное от деления общих эксплуатационных расходов железной дороги по грузовым перевозкам на соответствующий объем эксплуатационной работы и не учитывающая соотношение начально-конечной и движущихся операций в каждом конкретном случае

К несомненным плюсам новых тарифов, утвержденных постановлением МАРТ № 51, следует отнести:

- 1) обеспечение прозрачности механизма формирования тарифных ставок;
- 2) возможность гибкого регулирования тарифов в соответствии с изменениями на рынке;
- 3) упрощенную структуру тарифов и сокращение количества тарифных схем;
- 4) возможность определения себестоимости перевозки груза заданной массы на конкретное расстояние, что особенно актуально при установлении размера скидки с тарифа;
- 5) возможность определения себестоимости перевозки груза локомотивами и вагонами различных форм собственности;
- 6) наличие методики, позволяющей регулярно индексировать тарифы в соответствии с изменением затрат по элементам.

Вместе с тем, постановление МАРТ № 51 имеет и некоторые недостатки, среди которых следует отметить:

- 1) сохранение перекрестного финансирования убыточных пассажирских перевозок за счет грузовых;
- 2) сохранение разницы между уровнем тарифа на перевозку высоко- и низкостоймых грузов, а также сохранение разницы между грузевым и порожним рейсами частного вагона при перевозке низкостоймых грузов;
- 3) разработка прозрачного механизма определения себестоимости для тарифных целей на основании данных о расходах дороги по тарифным составляющим и дальнейшего формирования тарифов повлекла за собой сокращение тарифных схем, что в свою очередь стало причиной дисбаланса, возникшего при наложении и сопоставлении двух тарифных систем.

В заключение следует отметить, что самая главная цель, которая должна быть достигнута в результате разработки и введения проекта тарифов и методики индексации, – это соблюдение баланса интересов железной дороги и клиентов железнодорожного транспорта.

УДК 656.9

## **ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ В СТРАНАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА ТРУБОПРОВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

*Е. Н. ЕФРЕМОВА*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Нефтехимическая отрасль играет ведущую роль в формировании бюджета и основных макроэкономических показателей страны. Она во многом определяет динамику и темпы развития национальных экономик, их конкурентоспособность на мировых рынках и социальное положение населения.

Транспортировка нефти и нефтепродуктов имеет ключевое значение во всем мире. Страны-потребители получают недостающие топливные и энергетические ресурсы. А для государств, поставляющих нефтегазовую продукцию, зачастую данная деятельность является ключевой и обеспечивает устойчивое макроэкономическое развитие.