

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.

Деятельность, связанная с транспортировкой нефти и газа, подвергается частым и существенным изменениям, которые обусловлены множеством экономических, политических, технологических, экологических причин.

Нефть и нефтепродукты могут перемещаться автомобильным, водным, железнодорожным и трубопроводным транспортом. Для каждого вида транспорта действует комплекс нормативных правовых актов, регламентирующих правила и особенности перевозки опасных грузов, которые представлены на следующих уровнях:

- 1) международный;
- 2) наднациональный;
- 3) национальный.

Наиболее экономически эффективным и экологически безопасным при транспортировке нефти и нефтепродуктов является трубопроводный транспорт. Можно выделить некоторые особенности совершения таможенных операций в отношении товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом:

– осуществление таможенного контроля в отношении данных товаров связано с использованием различных приборов учета, которые могут находиться в том числе на территориях сопредельных государств;

– при осуществлении таможенного оформления, как правило, не требуется предъявление указанных товаров;

– товары помещаются под таможенную процедуру таможенного транзита;

– допускается изменение специфических характеристик товаров вследствие технологических особенностей перевозки в соответствии с техническими регламентами и стандартами, действующими в государствах-членах ЕАЭС;

– перегрузка (перевалка) на таможенной территории ЕАЭС иностранных товаров допускается только с разрешения таможенного органа, в регионе деятельности которого совершается такая грузовая операция.

Анализ использования трубопроводного транспорта в странах ЕАЭС выявил следующие проблемы:

– несоблюдение требований безопасности при транспортировке товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом;

– низкий технический уровень оснащения трубопровода;

– поломка либо неисправность приборов системы учета товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом;

– незаконная выкачка товаров третьими лицами;

– нарушение транспортировки товаров;

– высокий уровень износа трубопроводов;

– нарушение либо потеря свойств товаров, содержащих химически активные вещества, в процессе транспортировки.

В настоящее время наблюдается рост числа хищений нефтепродуктов с объектов производственной и транспортной инфраструктуры с последующей легализацией и сбытом. Это оказывает негативное влияние на пополнение государственного бюджета, так как экспортные пошлины на нефть и нефтепродукты занимают значительный удельный вес в формировании доходной части государств-членов ЕАЭС.

Наиболее распространенным видом охраны является патрулирование, однако оно имеет целый ряд недостатков:

– патрули не могут находиться в каждый момент времени на всем протяжении трубопровода;

– высок риск совместной работы охранников и правонарушителей;

– сложность выявления скрытой врезки.

Альтернативным методом является охрана с помощью технических средств. Они должны функционировать на всей протяженности трубопровода, а при попытке врезки – немедленно подавать сигнал тревоги с указанием места проникновения злоумышленников. Немедленное реагирование имеет очень важное значение:

– так как позволяет минимизировать экономические потери за счет оперативного реагирования и предотвращения разлива нефти в случае врезки;

– дает возможность поймать преступников на месте преступления, что при эффективной работе правоохранительных органов значительно снижает стимулы к дальнейшему совершению правонарушений.

Еще одной важной проблемой является несоответствие объемов производства отдельных видов нефтепродуктов и объемов их вывоза за территорию стран-участниц ЕАЭС, что свидетельствует о преднамеренной пересортице видов нефтепродуктов в целях ухода от уплаты таможенных платежей.

Основными причинами сложившейся ситуации являются:

- 1) отсутствие оперативного и достаточного обмена данными между органами, осуществляющими контроль и учет добычи, переработки и транспортировки нефтепродуктов;
- 2) проблемы однозначной идентификации производителей нефти и нефтепродуктов на всех этапах добычи, переработки и транспортировки;
- 3) отсутствие гармонизированного классификатора нефтепродуктов и согласованной методики их учета;
- 4) высокая величина погрешностей средств измерения, используемых при добыче, переработке и транспортировке нефтепродуктов.

В настоящее время регулирование общественных отношений, связанных с осуществлением контроля учета добычи, переработки и транспортировки нефтепродуктов носит фрагментарный характер, единая система взаимосвязанных нормативных правовых актов в данной сфере отсутствует.

В рамках ЕАЭС для обеспечения единства подходов, принципов реализации и эффективности контроля деятельности, основанной на применении системы управления рисками, должны быть созданы:

- единое информационное пространство;
- унифицированная информационная поддержка системы управления рисками;
- электронные базы данных и программные средства для их обработки.

Также для решения вышеперечисленных проблем было бы целесообразно:

- провести анализ правоприменительной практики законов и подзаконных актов, регулирующих вопросы учета и контроля добычи, переработки и транспортировки нефтяного сырья и нефтепродуктов, и рассмотреть методы их совершенствования;
- разработать технический регламент на средства измерения, используемые при добыче, переработке и транспортировке нефтяного сырья и нефтепродуктов.

В глобальном масштабе для решения проблем, возникающих при экспорте нефти, необходимо:

- ограничить возможности для оборота нефтепродуктов, произведенных неаккредитованными производителями;
- удалить с рынка контрафактные и некачественные нефтепродукты, не соответствующие требованиям нормативных документов;
- сформировать систему, позволяющую получать достоверную и оперативную информацию о производстве и перемещении нефтепродуктов на территории ЕАЭС, а также об их вывозе за таможенную территорию, в целях экспорта или переработки.

Таким образом, стабильность функционирования нефтепроводов может быть обеспечена благодаря внедрению прогрессивных методов диагностики, совершенствованию организационной системы взаимодействия государственных органов стран-участниц ЕАЭС.

УДК 338.47: 656.2

## ЛОГИСТИКА КАК ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

*Н. Д. ЖЕРДЕВ, Ю. В. МИРОШНИЧЕНКО, Н. Г. ЧЕЛЯДИНОВА*

*Украинский государственный университет железнодорожного транспорта, г. Харьков*

Повышение эффективности производства в первую очередь зависит от состояния логистики. Следует направить внимание специалистов на эффективное распределение движения материальных и финансовых потоков как в государственной, так и в частной деятельности. Поэтому очевидно, что попытка повысить эффективность всегда является важной задачей как для частного, так и для государственного сектора. Чем меньше средств задействовано в определенной деятельности (при неизменном качестве продукции, услуг), тем дешевле будет производство и тем больше средств останется на другую важную деятельность. Существует еще одна причина попытаться сделать производство как можно более эффективным – это проблемы финансирования, возникающие в данном секторе. Тяжелое налоговое бремя влечет за собой