

УДК 656.23

*И. А. ЕЛОВОЙ, д-р экон. наук, профессор*

*Л. В. ОСИПЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта*

### **ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ УНИФИЦИРОВАННЫХ ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Приведены нормативные документы, применяемые при определении плат за перевозку грузов по территории Республики Беларусь до унификации тарифов. Выполнен анализ тарифов Российской Федерации и Республики Казахстан после реформирования. Приведены принципы, заложенные в основу унифицированных тарифов. Показаны различия между тарифами на перевозку грузов в вагонах железной дороги и частных, арендованных вагонов. Дан перечень расходов, включенных в отдельные составляющие тарифа. Выполнен анализ реализации основных принципов унификации тарифов.

В соответствии с Соглашением о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (далее – Соглашение), заключенным 09.12.2010 г. между Российской Федерацией, Республикой Беларусь и Республикой Казахстан, с 1 января 2013 года стороны обязаны были унифицировать тарифы на услуги по перевозке грузов по видам сообщений внутри государств.

Основная цель формирования общего рынка железнодорожных грузовых перевозок государств Таможенного союза может быть выражена следующими положениями:

1) содействие дальнейшему развитию взаимовыгодных экономических отношений в рамках Единого экономического пространства (далее – ЕЭП);

2) формирование общего рынка транспортных услуг в пределах ЕЭП на основе обеспечения:

- доступа к услугам железнодорожного транспорта государств данного союза;

- согласованных подходов к государственному регулированию тарифов на эти услуги.

Реализация цели по формированию единого рынка железнодорожных грузовых перевозок в рамках ЕЭП требует решения следующих задач:

- 1) обеспечение равновыгодных условий доступа потребителей государств ЕЭП к услугам железнодорожного транспорта каждого из этих государств;
- 2) соблюдение баланса экономических интересов между потребителями услуг и организациями железнодорожного транспорта государств ЕЭП;
- 3) обеспечение условий для доступа организаций железнодорожного транспорта одного государства на внутренний рынок железнодорожных услуг другого государства.

До 31 декабря 2012 года для определения тарифов и расчета провозных плат применялись документы, приведенные на рисунке 1.



Рисунок 1 – Порядок расчета провозной платы до унификации грузовых тарифов

В соответствии с Соглашением с 1 января 2013 года для определения тарифов и расчета провозных плат при перевозках грузов во внутриреспубликанском сообщении, ввозе и вывозе грузов на территорию Республики Беларусь, а также при транзите из Российской Федерации и Республики Казахстан (включая их порты) в Российскую Федерацию (включая ее порты) и в обратном направлении применяется унифицированный тариф, а при транзитных перевозках из/в другие страны тарифы за перевозку по территории Республики Беларусь по-прежнему определяются в соответствии с действующими международными соглашениями (рисунок 2).

В рамках реализации требования Соглашения об унификации тарифов на перевозки грузов по территории Республики Беларусь в первую очередь необходимо было определить, что следует взять за основу унифицированного тарифа, так как Белорусская железная дорога не реформировалась с момента распада СССР.



Рисунок 2 – Порядок расчета провозной платы  
после унификации грузовых тарифов

В России благодаря проведенной в 2003 году реформе железнодорожных грузовых тарифов было выполнено разделение тарифов на две составляющие: за использование инфраструктуры и локомотивной тяги и за использование вагонов, что отвечает требованиям рыночной экономики по созданию конкурентной среды на рынке транспортных услуг. Практически весь парк вагонов в Российской Федерации переведен в частную собственность и все операторы подвижного состава действуют в конкурентном поле.

В соответствии со «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» мероприятия по дальнейшему совершенствованию тарифной системы включают:

- 1) введение инвестиционной составляющей для реализации инфраструктурных проектов;
- 2) возврат средств вложенных в инфраструктуру новых линий;
- 3) регулирование тарифов на услуги инфраструктуры;
- 4) дифференциация грузовых тарифов в зависимости от уровня качества услуг;
- 5) обоснованность тарифа за счет его установления на базе данных отдельного учета по видам деятельности;
- 6) принцип соблюдения баланса интересов субъектов естественных монополий в области железнодорожного транспорта.

В Казахстане также была проведена радикальная реформа железнодорожного транспорта, основной целью которой являлось вовлечение частных предпринимательских структур на конкурентной основе для выполнения

ряда ранее единых функций железной дороги. Тариф на перевозки грузов в результате реформы был разделен на следующие составляющие:

1) монопольная услуга по предоставлению перевозчикам в пользование магистральной железнодорожной сети, которую оказывает оператор магистральной железнодорожной сети;

2) конкурентная услуга по перемещению груза от отправителя до получателя, которую осуществляет перевозчик. Он выполняет весь комплекс услуг самостоятельно или организует процесс перевозки с привлечением других субъектов для выполнения отдельных технологических операций. Конкурентная часть услуги по перевозке грузов состоит, в свою очередь, из трех составляющих:

– услуги перевозчика по организации перевозок. При этом на рынке перевозок может действовать несколько перевозчиков, и грузоотправитель вправе обращаться к любому из них по собственному выбору;

– услуги локомотивной тяги, причем эти услуги могут использоваться не только при осуществлении непосредственно перевозок, но и для осуществления станционных, маневровых или вспомогательных работ;

– услуги предоставления вагонов (контейнеров) для осуществления перевозки – грузоотправитель или перевозчик могут использовать вагоны оператора вагонов (контейнеров) на договорной основе.

В соответствии с заданием на разработку унифицированных тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования по территории Республики Беларусь, а также с учетом перспектив дальнейшего развития сотрудничества в рамках ЕЭП Белорусской железной дорогой совместно с Белорусским государственным университетом транспорта в качестве базы был взят подход, который уже реализован на Российских железных дорогах и предполагает разделение тарифа на две составляющие.

Все внутриреспубликанские перевозки, как грузовые, так и пассажирские, в течение последних лет являются убыточными. В частности, в 2012 году расходы на грузовые внутриреспубликанские перевозки были возмещены доходами на 31 %, на перевозки пассажирскими поездами региональных линий – на 12 %, межрегиональных линий – 11 %, городских линий – на 14 %. Рентабельность дороги в размере 28 % достигается за счет прибыли от перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении. Данный факт также необходимо было учесть при разработке унифицированных тарифов на перевозку грузов.

В основу структуры разработанных унифицированных тарифов заложены следующие положения:

1) унификация тарифов в соответствии с требованиями Соглашения;

2) выделение инфраструктурно-локомотивной составляющей в тарифе с целью гармонизации с тарифами Российских и Казахских железных дорог в рамках ЕЭП;

3) адаптация тарифов к условиям экономики Республики Беларусь путем деления грузов на три тарифных класса и введения дополнительных корректирующих коэффициентов к ним;

4) сохранение уровня доходов Белорусской железной дороги и перекрестного финансирования внутриреспубликанских пассажирских перевозок;

5) сохранение объема транзита за счет конкурентоспособного уровня транзитных тарифов по основным грузам;

6) учет технологических и инфраструктурных особенностей Белорусской железной дороги путем построения тарифов на основе начально-конечной и движущей операций;

7) установление тарифов и их предельных уровней в соответствии с законодательством Республики Беларусь и международными договорами;

8) дифференциация тарифов по родам грузов, типам и принадлежности вагонов в зависимости от расстояния перевозки, степени загрузки вагона.

Несмотря на одинаковые подходы, применяемые к построению тарифов в государствах ЕЭП, существует ряд технических, технологических и экономических особенностей железнодорожного транспорта Беларуси, обуславливающих разный уровень унифицированного тарифа:

1) небольшая протяженность и различия в густоте железнодорожной сети, а также в технической оснащенности;

2) большая конкуренция на рынке транспортных услуг с автомобильным транспортом, а также с соседними государствами при транзитных перевозках;

3) отличные от Российских и Казахских железных дорог уровни элементов структуры и себестоимости перевозимых грузов;

4) достаточно большая инфляция и значительные изменения расходов Белорусской железной дороги за последние годы.

Аналогично российским тарифам, разработанный унифицированный тариф предусматривает дифференциацию грузов на три тарифных класса в зависимости от доли транспортной составляющей в цене продукции. Перевозка грузов первого тарифного класса (в основном сырьевых грузов) осуществляется по более низким тарифам, а грузов третьего класса (готовой продукции и высокостоймых грузов) – по более высоким тарифам по сравнению со средним уровнем.

Как показывает практика, разделения грузов на три тарифных класса недостаточно, поэтому при разработке базового унифицированного тарифа были введены дополнительные поправочные коэффициенты, применяемые внутри тарифных классов и позволяющие учесть особенности экономики Республики Беларусь.

Разработанный унифицированный тариф для вагона железной дороги (рисунки 3) включает:

– тариф за перевозку грузов локомотивом железной дороги в вагоне железной дороги;

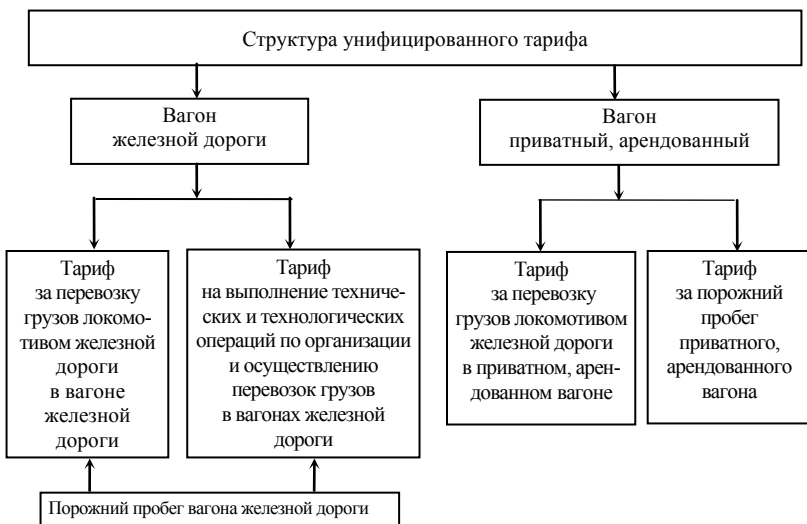


Рисунок 3 – Структура унифицированного грузового тарифа для вагонов различной формы собственности

– тариф на выполнение технических и технологических операций по организации и осуществлению перевозок грузов в вагонах железной дороги.

При этом для вагона железной дороге в обоих составляющих тарифа учтена доля порожнего пробега такого вагона.

Унифицированный тариф для частного или арендованного вагона представляет собой два отдельно взимаемых тарифа:

- 1) при следовании в груженом состоянии – тариф за перевозку грузов локомотивом железной дороги в частном, арендованном вагоне;
- 2) при следовании в порожнем состоянии – тариф за порожний пробег частного, арендованного вагона.

Тариф за перевозку груза локомотивом железной дороги как в вагоне железной дороги, так и в частном, арендованном вагоне (тариф группы Б) включает расходы:

- 1) связанные с приемом к перевозке и выдачей груза;
- 2) расформированием и формированием поездов;
- 3) приемом и отправлением поездов;
- 4) работой локомотивов в грузовом и хозяйственном движении;
- 5) ремонтом, техническим обслуживанием, экипировкой и амортизацией локомотивов;
- 6) текущим содержанием, ремонтом и амортизацией пути и путевых устройств, производственных зданий и сооружений, средств железнодорожного

ной автоматики, телемеханики и связи, устройств автоблокировки, диспетчерской и электрической централизации, линий электропередачи, контактной сети;

7) обслуживанием перевозок в соответствии с внешнеэкономическими договорами и соглашениями и др.

Разница между унифицированным тарифом на перевозку грузов локомотивом железной дороги в вагоне железной дороги и в частном, арендованном вагоне заключается в том, что для вагона железной дороги в тарифе учтен порожний пробег такого вагона после выгрузки под следующую погрузку, в связи с чем тариф группы Б для вагона железной дороги выше, чем для частного, арендованного вагона.

Тариф на выполнение технических и технологических операций по организации и осуществлению перевозок грузов в вагоне железной дороги (тариф группы Т) применяется только при перевозках грузов в вагоне железной дороги и включает следующие расходы:

- 1) по текущему ремонту порожних грузовых вагонов;
- 2) по деповскому и капитальному ремонту грузовых вагонов;
- 3) по комплексному профилактическому ремонту автотормозов;
- 4) по ремонту колесных пар, узлов, агрегатов, запасных частей и деталей;
- 5) амортизация грузовых вагонов.

Порядок определения платы за перевозку груза в вагоне железной дороги и в частном, арендованном вагоне показан на рисунке 4.

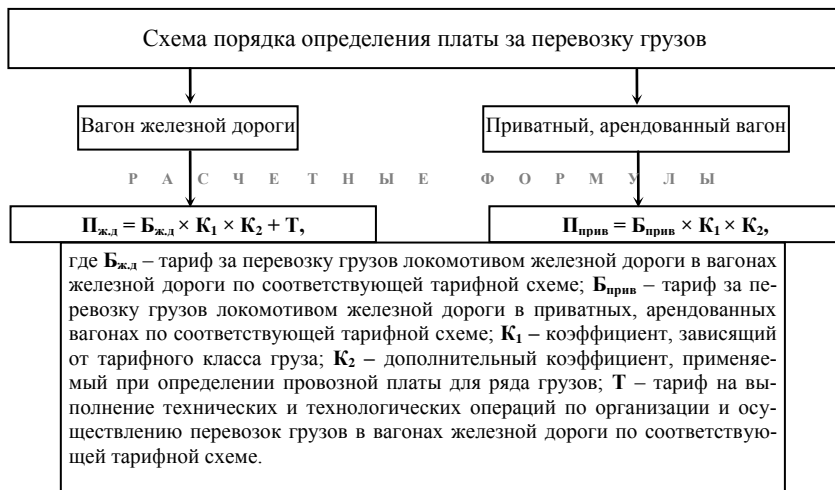


Рисунок 4 – Порядок определения платы за перевозку груза по унифицированным тарифам в вагонах различных форм собственности

Таким образом, при разработке Белорусским государственным университетом транспорта совместно с Белорусской железной дорогой базовых унифицированных тарифов были реализованы следующие принципы унификации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в соответствии с Соглашением:

1) возмещение экономически обоснованных затрат на перевозку за счет учета реально возникающих затрат;

2) обеспечение транспарентности (финансовой открытости) тарифов путем указания расходов, включенных в тариф в части начально-конечных и движенических операций;

3) обеспечение возможности дополнительного пересмотра тарифов и (или) их предельного уровня путем изменения тарифов в рамках ценовых пределов;

4) применение гармонизированного подхода к определению номенклатуры грузов и правил установления тарифов за счет гармонизации с тарифами Российских железных дорог и применения Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов;

5) применение в качестве валюты тарифа белорусских рублей в соответствии с национальным законодательством Республики Беларусь.

Принцип обеспечения развития инфраструктуры в унифицированном тарифе не выполнен ввиду недостаточного уровня рентабельности тарифов.

Еще один принцип унификации – обеспечение гласности и публичности принятия решения об установлении тарифов – реализуется за счет официального опубликования постановлений Министерства экономики Республики Беларусь об установлении тарифов.

*I. YELOVOY, Dr. Hab, professor*

*L. ASIPENKA*

*Belarusian State University of Transport*

## **FORMATION OF THE UNIFIED TARIFFS FOR CARGO RAIL TRANSPORTATION FOR CONDITIONS OF REPUBLIC OF BELARUS.**

Names of the normative documents applied at definition of payments for transportation of cargoes on territory of Republic of Belarus before unification of tariffs are resulted. It is analysed tariffs of the Russian Federation and Republic of Kazakhstan after reforming. The principles laid in a basis of unified tariffs are resulted. Distinctions between tariffs for transportation of cargoes in cars of the railway and the private, rented cars are shown. The list of the expenses included in separate components of the tariff is given. It is analysed realization of main principles of unification of tariffs.

Получено 17.09.2013