

I. ELOVOY, Dr. Sci. (econ.), professor
V. VEPSHTAS
Belarusian State University of transport, Gomel

THE SPECIFIC FEATURES OF ESTIMATION OF THE FREIGHT TARIFF UPPER LEVEL ON RAIL TRANSPORT

The article describes the ways to estimate the freight tariff upper level with the aim of creation the balanced goods tariffication system of rail transport in the Republic of Belarus.

Получено 22.09.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 2. Гомель, 2012**

УДК 656.23

И. А. ЕЛОВОЙ, д-р экон. наук, профессор
В. В. ВЕПШТАС
Белорусский государственный университет транспорта

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПРЕДЕЛЬНЫХ ЗНАЧЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ

Раскрыты основные положения методики по установлению верхнего и нижнего пределов тарифа на железнодорожном транспорте, в которой предложено учитывать интересы государств и хозяйствующих субъектов Единого экономического пространства, транснациональных корпораций и монополий. Для удобства применения на практике в методике сформулировано ограничение по нормативной рентабельности тарифа, что позволяет учесть риски, неопределенность эксплуатационных показателей, инвестиции и иные формы финансирования в развитие железнодорожного транспорта.

В соответствии с предполагаемой методологией, изложенной в предыдущей статье автора, предельные уровни тарифов следует устанавливать исходя из интересов:

- хозяйствующих субъектов (производственных предприятий, транспортных и посреднических организаций), в том числе видов транспорта и транспортно-экспедиционных организаций;
- отдельных государств Единого экономического пространства (ЕЭП) и в целом их Таможенного союза;

– транснациональных корпораций и монополий (холдингов).

Для вышеперечисленных субъектов, государств и компаний (монополий, холдингов) общим критерием является минимизация транспортно-логистических издержек с учетом ограничений, которые учитывают их интересы. В случае невыполнения ограничений **по цене конечной готовой** продукции могут использоваться субсидии, дотации или другие формы поддержки хозяйствующих субъектов из бюджетов государств ЕЭП или за счет прибыли промышленных предприятий, транспортных и посреднических организаций, а также транснациональных корпораций (монополий, холдингов), кредитов банков и других источников. Интересы вышеперечисленных хозяйствующих субъектов, государств и транснациональных компаний (монополий, холдингов) учитываются следующим образом (рисунок 1) [6]:

1 Хозяйствующих субъектов промышленных предприятий и транспортных организаций (видов транспорта) государств ЕЭП:

– минимизация транспортно-логистических издержек в логистических цепях движения ресурсов в пределах государств ЕЭП в интегрированных сложных логистических производственно-транспортно-сбытовых системах;

– ограничение верхних пределов тарифов в логистических цепях движения ресурсов, исходя из непревышения цены конечной готовой продукции, задаваемой товарным рынком (или исходя из условия конкуренции логистических схем доставки в логистических цепях движения ресурсов);

– обеспечение необходимого уровня рентабельности рассматриваемых хозяйствующих субъектов, который достигается за счет минимизации транспортно-логистических издержек, оптимизации налоговой политики государств ЕЭП, применения дотаций, субсидий и других форм государственной поддержки и др.

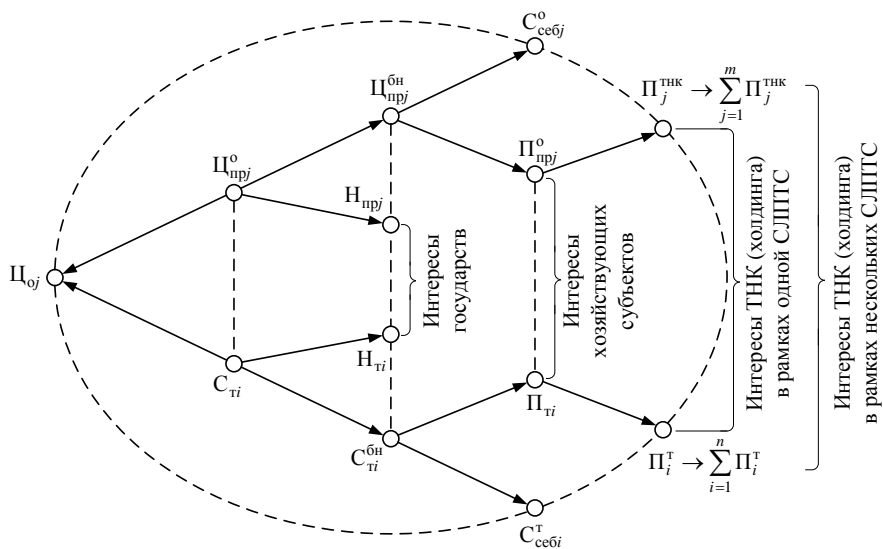
В результате учета и выполнения данных условий будет обеспечиваться максимизация доходов и прибыли рассматриваемых хозяйствующих субъектов за счет минимизации транспортной составляющей в цене конечной готовой продукции.

2 Всех и отдельных государств в пределах Единого экономического пространства:

– минимизация транспортно-логистических издержек в пределах данного образования;

– рационализация налоговой политики в пределах Единого экономического пространства с учетом интересов его государств.

В результате учета и выполнения данных требований будет обеспечиваться максимизация валового внутреннего продукта всех и отдельных государств Единого экономического пространства, в том числе за счет роста экспорта транспортных услуг.



Условные обозначения: Π_{oj} – отпускная цена j -й готовой продукции; $\Pi_{прj}^o$ – цена j -й готовой продукции в месте ее потребления; $\Pi_{прj}^{бн}$ – то же без налогов; $C_{себj}^o$ – себестоимость производства j -й готовой продукции; $\Pi_{прj}^o$ – прибыль от производства j -й готовой продукции; $\Pi_j^{тнк}$ – прибыль транснациональной компании от j -й готовой продукции; $\sum_{j=1}^m \Pi_j^{тнк}$ – сумма прибыли транснациональной компании от m видов продукции; $H_{прj}$ – налоги государств от производства и реализации j -й готовой продукции; $C_{ти}$ – тарифная ставка доставки i -й готовой продукции в месте ее потребления; $C_{ти}^{бн}$ – то же без налогов; $H_{ти}$ – налоги государств от тарифов при доставке i -й готовой продукции в месте ее потребления; $C_{себи}^т$ – себестоимость при расчете тарифной ставки, используемой при доставке i -й готовой продукции в месте ее потребления; $\Pi_i^т$ – прибыль в тарифной ставке при доставке i -й готовой продукции; $\sum_{i=1}^n \Pi_i^т$ – сумма прибыли экспедитора (оператора смешанной перевозки груза) при доставке n видов продукции

Рисунок 1 – Схематическое изображение составляющих цены конечной готовой продукции и их распределение между государствами, хозяйствующими субъектами и транснациональными корпорациями (холдингами)

3 Интересы транснациональных корпораций и монополий, включая холдинги, учитываются аналогично первому пункту, где вместо государств

Единого экономического пространства рассматриваются логистические цепи движения ресурсов и их влияние на элементах сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем и соответственно цену конечной готовой продукции. При этом рассматриваются только элементы этих сложных систем на территории государств Единого экономического пространства.

Вышеперечисленная методология по установлению предельных тарифных ставок частично реализована в методике по расчету и обоснованию граничных фрахтовых ставок на перевозку грузов на транспорте [4]. В данной методике в качестве целевой функции использована прибыль отдельных видов транспорта и в целом транспортного комплекса одного государства, где в качестве ограничений использовались доля транспортной составляющей в цене продукции и тарифные ставки на других видах транспорта или в соседних государствах (рассматривались все виды сообщения). При этом верхний предел доли транспортной составляющей считается известным. В предлагаемой методологии этот предел устанавливается на основе цены товара на рынке (в условиях его монополии) или транспортно-логистических издержек в конкурентной логистической схеме доставки груза.

Таким образом, в соответствии с предлагаемой методологией изменения тарифов в рамках ценовых пределов с учетом требований ЕЭП максимальный уровень тарифов устанавливается с учетом интересов вышеуказанных хозяйствующих субъектов, государств ЕЭП и транснациональных компаний и монополий, включая холдинги. Тогда в методике по расчету и обоснованию граничных фрахтовых ставок за перевозку грузов на железнодорожном транспорте следует:

1 Изменить целевую функцию, где вместо максимизации прибыли на железнодорожном транспорте использовать минимизацию транспортно-логистических издержек.

2 Вместо доли транспортной составляющей использовать допустимое значение верхнего предела тарифа, установленного на основе цены продукции на рынке (в условиях монополии) или транспортно-логистических издержек в конкурентной логистической схеме доставки груза.

3 В качестве ограничения использовать нормативный уровень рентабельности, который может обеспечиваться за счет предоставления налоговых льгот железнодорожному транспорту, дотаций, субсидий и других видов поддержки за счет государства или бюджета ЕЭП, распределения прибыли хозяйствующих субъектов и транснациональных компаний (монополий, холдингов) в пользу железнодорожного транспорта.

Рассматриваемая методика по установлению верхних пределов тарифов предусматривает распределение транспортных потоков между различными видами транспорта в схемах доставки логистических цепей движения ресурсов, где в качестве целевой функции используются транспортно-

логистические издержки. В реальной действительности транспортно-логистические издержки зависят от следующих факторов [2, 3]:

- размещения производительных сил на территории одного или нескольких государств;
- условий изменения структуры сложной логистической производственно-транспортной системы, когда она будет иметь возможность менять своих поставщиков исходного сырья, полуфабрикатов, комплектующих изделий и других возможных компонентов, используемых в процессе производства конечной готовой продукции. Аналогично можно сказать об изменении структуры сложной логистической транспортно-сбытовой системы.

Кроме того, транспортно-логистические издержки в свой состав включают провозные платежи, которые складываются из тарифных ставок и плат за дополнительно оказываемые услуги. В свою очередь тарифная ставка состоит из себестоимости и прибыли, которая рассчитывается через рентабельность перевозок. Рентабельность железнодорожных перевозок зависит от многих факторов:

- наличия перекрестного финансирования убыточных внутриреспубликанских грузовых, пассажирских и пригородных перевозок;
- дотаций, субсидий и других форм государственной поддержки железнодорожного транспорта;
- участия промышленных предприятий, посреднических организаций и транснациональных компаний (монополий, холдингов) в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, приобретения вагонного и локомотивного парков и др.

Данные факторы должны быть учтены в ограничении по нормативной рентабельности перевозок железнодорожным транспортом.

В процессе решения задачи по установлению предельных тарифных ставок на элементах сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем будут определены их верхние и нижние значения. В частности, ранее выполненные исследования в БелГУТе показали, что на начальных элементах сложных логистических производственно-транспортных систем при доставке сырьевых грузов тарифные ставки не должны быть высокими, так как в процессе последующих производств до изготовления конечной готовой продукции хозяйствующие субъекты будут облагаться налогами и только за счет этого цена, например, комплектующего изделия при сборке автомобиля будет иметь рост по геометрической прогрессии [1].

В связи с вышеизложенным предельные тарифные ставки могут быть низко- и высокорентабельными в зависимости от их места на элементах сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем. Причем, нижний предел тарифной ставки может быть равен себестоимости или даже ниже ее, а верхний – быть высокорентабельным и по этой при-

чине покрывать убыточную тарифную ставку, характеризующую нижним пределом [4].

Таким образом, будут установлены верхние и нижние пределы тарифов для отдельных номенклатур грузов и при этом будет выполняться заданная (нормативная) рентабельность железнодорожного транспорта.

В российском Тарифном руководстве № 1 дифференциация тарифных ставок осуществлялась на основании деления всех грузов на три класса (таблица 1 приложение 2 к разделу 2) с последующим применением коэффициентов для определения платы за перевозки грузов первого тарифного класса в зависимости от расстояния перевозки (таблица 2 приложение 3 к разделу 2) и применением коэффициентов при определении платы за перевозки грузов второго и третьего тарифных классов. Практика показала, что предложенная дифференциация тарифов на три класса оказалась недостаточной и были введены дополнительные поправочные коэффициенты для ряда грузов (таблица 4 приложение 3 к разделу 2).

Следовательно, в российском Тарифном руководстве № 1 были установлены, с помощью деления грузов на три класса и применения к ним поправочных коэффициентов и дополнительных поправочных коэффициентов, верхние и нижние пределы тарифов для отдельных номенклатур грузов. При этом на начальном этапе использование Тарифного руководства № 1 выполнялась заданная (нормативная) рентабельность железнодорожного транспорта. В последующем, для обеспечения рентабельной работы железнодорожного транспорта, тарифные ставки индексировались. Поэтому можно сделать вывод, что речь идет о верхнем и нижнем уровнях средних тарифных ставок в различных видах сообщения, обеспечивающих заданную (нормативную) рентабельность железнодорожного транспорта. В результате потребуются повышающие и понижающие коэффициенты в процессе индексации тарифных ставок Тарифного руководства № 1, которые будут учитывать:

- риски, обусловленные инфляционными процессами, форс-мажорными и иными обстоятельствами;
- неопределенность объемов перевозок и эксплуатационных расходов;
- поддержку железнодорожного транспорта со стороны государства, хозяйствующих субъектов, транснациональных компаний (монополий, холдингов);
- инвестиции в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта за счет прибыли железной дороги, кредитов.

В итоге будет повышаться или понижаться база Тарифного руководства № 1, которая должна обеспечивать нормальное функционирование железнодорожного транспорта с учетом интересов хозяйствующих субъектов, посреднических организаций и транснациональных компаний (монополий, холдингов).

Аналогично Федеральная служба по тарифам России предлагает устанавливать повышающий и понижающий коэффициенты к Тарифному руковод-

ству № 1, которые рассчитываются на основе вышеперечисленных факторов при обосновании нормативной рентабельности железнодорожного транспорта.

В частности, д.э.н. Л. А. Мазо предлагает устанавливать нижний предел тарифных ставок таким, чтобы железнодорожный транспорт «не перетягивал» на свою сторону грузы с других видов транспорта. Данное требование будет выполняться при расчете нижнего предела тарифных ставок из условия конкурентоспособности с другим видом транспорта в процессе минимизации транспортно-логистических издержек [5].

Таким образом, закладывая в экономико-математическую модель вышеизложенные положения, появится возможность рассчитать оптимальные тарифные ставки с учетом перечисленных интересов сторон, участвующих в производстве и реализации продукции.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Ахполов, И. К.** Формирование и регулирование грузовых железнодорожных тарифов. Критический анализ и предложения по совершенствованию / И. К. Ахполов. – М. : 2006. – 200 с.

2 **Абрамов, А. П.** Внетранспортный эффект работы железных дорог / А. П. Абрамов, В. Г. Галабурда // Железнодорожный транспорт. – 2002. – № 3. – С. 58–62.

3 **Белов, И. В.** Экономическая теория транспорта в СССР : Исторический опыт, современные проблемы, взгляд в будущее / И. В. Белов, В. А. Персианов. – М. : Транспорт, 1993. – 415 с.

4 **Еловой, И. А.** Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов) / И. А. Еловой. – Гомель : БелГУТ, 2001. – 336 с.

5 **Крейнин, А. В.** Формирование транспортных грузовых тарифов в условиях перехода к рыночной экономике / А. В. Крейнин, Л. А. Мазо // Вестник Всесоюз. науч.-исслед. ин-та ж.-д. трансп. – 1991. – № 4. – С. 20–23.

6 **Резер, С. М.** Тарифное регулирование логистических схем товаропотоков / С. М. Резер, И. А. Еловой. – М. : ВИНТИ РАН, 2009. – 364 с.

I. ELOVOY, Dr. Sci. (econ.), professor

V. VEPSHTAS

Belarusian State University of transport, Gomel

THE METHOD OF RATE LIMITS DETERMINATION ON THE RAIL TRANSPORT

The article reveals the basics of the method of upper and lower freight rate levels determination on the rail transport, in which considered to take into account the interests of the Government, of the economic subjects of the Common Economic Space, of transnational corporations and monopolies. For convenient practical use of the method there is the

restriction of the normative profitability, which helps to take into account the risks, the uncertainty of exploitation activities, investments into the rail transport development.

Получено 22.09.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 2. Гомель, 2012**

УДК 656.225.4:662.75

В. С. ЗАБНЕНКОВ, канд. экон. наук, доцент

Московская государственная академия водного транспорта

Г. И. БУХАЛЮ, канд. техн. наук, доцент

Российская открытая академия транспорта Московского государственного университета путей сообщения

**РОЛЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
В РАЗВИТИИ НЕФТЯНОГО БИЗНЕСА В США
И СОЗДАНИИ ВЕРТИКАЛЬНО-ИНТЕГРИРОВАННЫХ КОМПАНИЙ**

Представлены первые холдинговые компании в США, роль железных дорог в осуществлении взаимосвязи всех итераций, стадий, фаз, этапов и т.п. промышленного производства, создании необходимых условий для их вертикальной интеграции, возникновения и развитии вертикально-интегрированных структур – холдинговых компаний.

В США первые холдинговые компании образовались в конце XIX в. в качестве финансовых компаний, владеющих контрольными пакетами акций других компаний с целью контроля и управления их деятельностью. Правовая основа создания холдинговых компаний появилась в 1889 г., когда в штате Нью-Джерси, наиболее открытым для предпринимательских инноваций, с целью расширения корпоративной системы были разрешены к созданию холдинговые компании [11].

Правовой фундамент, на котором зиждилась структура холдингов, оказался весьма удачным образованием, что позволило в США обойти антитрестовое законодательство в лице закона Шермана от 1890 г. Пионером организационной трансформации явилась компания Standard Oil Trust, зарегистрировавшая холдинговую компанию в штате Нью-Джерси на базе одной из своих корпораций. Аналогичную инициативу проявили вслед за тем и другие американские нефтяные и сталелитейные тресты [5, 10].