

## ЭКОНОМИКА

УДК 656.225(476)

*И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук, И. Ю. ПЕТРИЧЕНКО, аспирант, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

## СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Формируются требования к тарифам и срокам доставки грузов между звеньями в сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых системах, к тарифной системе государства. Анализируются рынки железнодорожных перевозок и тарифные системы стран СНГ и Западной Европы, предлагается концепция тарифного регулирования на основе рыночного ценообразования. Рассматривается система гибкого регулирования тарифов с учетом интересов грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, государств на маршруте перевозки и транснациональных корпораций в пределах сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем.

Предлагается базовая модель железнодорожного тарифа, позволяющая количественно обосновать его уровень исходя из цены конечной готовой продукции на рынке, объема ее реализации и логистического цикла производства и реализации. Рассматриваются основные задачи при обосновании верхнего предела тарифных ставок по транзитным перевозкам грузов на Белорусской железной дороге. Даются предложения и рекомендации по формированию государственной позиции в отношении системы взаимодействия между государством, Белорусской железной дорогой, частными операторами, потребителями транспортных услуг, а также принятия на правительственном и других уровнях в сфере тарифной политики железнодорожного транспорта ряда правил и методик.

**Требования к тарифам и срокам доставки грузов.** В условиях глобализации процессов мировой экономики и развития рыночных отношений транспортные услуги должны быть эффективными и адаптированными к системам производства и сбыта готовой продукции. Они должны удовлетворять требованиям сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем (СЛПТС и СЛТСС), которые посредством логистических потоков конечной готовой продукции связаны с определенными секторами товарного рынка [2].

В логистических цепях движения материальных ресурсов и конечной готовой продукции перемещаются материальные потоки различными видами транспорта, тарифы и сроки доставки которых являются составляющими цен этих ресурсов и логистического цикла производства и реализации товара. Поэтому современные тенденции тарифного регулирования на рынке железнодорожных грузовых перевозок должны рассматриваться исходя из принципов и правил логистики, которые находят свою реализацию в СЛПТС и СЛТСС [3].

Верхние значения тарифов и сроков доставки грузов должны определяться на основе предельных значений транспортно-логистических издержек, которые формируются в пределах логистических схем доставки грузов. Эти расходы дополнительно к транспортным затратам учитывают издержки, связанные с процессами накопления ресурсов у грузоотправителя и потребления их у грузополучателя, а

также с режимами взаимодействия транспорта с клиентами в начально-конечных пунктах.

*Сложные логистические производственно-транспортная и транспортно-сбытовая системы* связаны с конкретной конечной готовой продукцией, спрос на которую определяется отдельными секторами товарных рынков, расположенных в различных географических регионах одного или нескольких государств. Спрос на конечную готовую продукцию сопровождается в определенном секторе товарного рынка конкретной ценой, а также логистическим циклом производства и реализации данной продукции.

Провозная плата (тариф и платы за дополнительно оказываемые услуги) и срок доставки конечной готовой продукции (груза) входят составной частью в цену этой продукции и логистического цикла. Аналогично провозная плата и срок доставки полуфабриката входят в его цену и логистический цикл. То же можно сказать о комплектующем изделии, сырье и т. п.

Логистическая схема доставки конкретного груза должна соответствовать верхним пределам его провозной платы и срока доставки, которые являются составляющими соответственно транспортно-логистических издержек и логистического цикла.

Обобщая вышеизложенное, можно указать:

1 В идеале *тарифная система государства должна формироваться на основе верхних пределов тарифов и плат за дополнительно оказываемые услуги*, которые входят составной частью в розничную цену товара и цены материальных ресурсов на элементах сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем [2].

2 *Параметры логистических схем доставки материальных ресурсов на звеньях сложных логистических производственно-транспортных и конечной готовой продукции на звеньях сложных транспортно-сбытовых систем должны вписываться в верхние пределы тарифов и сроков доставки грузов.* В результате такого подхода будет стимулироваться развитие научно-технического прогресса на транспорте.

**Концепция тарифного регулирования на рынке железнодорожных перевозок грузов.** В процессе реализации железнодорожных перевозок должны быть отработаны и внедрены рыночные механизмы, обеспечивающие достижение и поддержание устойчивого равновесия спроса и предложения (с учетом технологических резервов) во всех сегментах рынка оказания услуг инфраструктуры, перевозок грузов и сопряженных с ними услуг. *Целевая модель рынка транспортных услуг в сфере железнодорожных перевозок должна базироваться на следующих принципах:*

- единство технологического управления инфраструктурой железнодорожного транспорта;
- публичность услуг инфраструктуры;
- сохранение в пределах одной железнодорожной инфраструктуры единого сетевого перевозчика, осуществляющего на условиях публичного договора перевозки по всей сети железных дорог.

В странах Западной Европы рынки железнодорожных услуг продвинулись вперед и качество услуг гораздо выше, чем было ранее. Однако при этом следует отметить, что роль железнодорожного транспорта в разных странах отличается по причине небольшой дальности перевозки, других условий тарифного регулирования. В частности, ядро бизнеса на европейских рынках грузоперевозок составляют 2–3 компании (в России создана Первая грузовая компания, предусматривается создание Второй грузовой компании и возможна консолидация частных). Однако в Европе эти компании являются не операторами, а перевозчиками. Это ключевой момент, так как эффект они получают именно от такой системы.

Субъекты рынка железнодорожных перевозок грузов должны экономически понуждаться в своих собственных интересах, не отклонять ни одной заявки на перевозку, находить дополнительные объемы услуг, подстраиваться под требования грузоотправителей и грузополучателей, внедрять инновации, совершенствовать технологические процессы. Кроме того, в целевой модели рынка транспортных услуг в процессе тарифного регулирования железнодорожных перевозок обязательно должна присутствовать грузовая и коммерческая работа, которая обеспечивает реализацию экономического механизма по регулированию железнодорожных тарифов.

Существующая тарифная система Беларуси является сдерживающим фактором в дальнейшем развитии рынка железнодорожных грузовых перевозок и

возможности проведения в нем реформ. В настоящее время она не позволяет осуществить дерегулирование тарифов в конкурентных сегментах перевозочной деятельности, так как железнодорожный транспорт Республики Беларусь предоставляет единую услугу перевозки по единому тарифу. В результате Белорусская железная дорога теряет значительные доходы.

Действующей системе железнодорожных перевозок характерны следующие черты: иллюзия справедливого регулирования тарифов на деле оборачивается для пользователя услуг дополнительными сборами, договорными тарифами, дополнительными работами, штрафами.

В тарифах вагонная, инфраструктурная и локомотивная составляющие рассчитываются как средние по сети железной дороги. Однако все участки имеют различную пропускную и провозную способности. В конечном итоге убытки по малодеятельным линиям покрываются за счет направлений перевозки с интенсивным движением. Нормы содержания малодеятельных линий и магистральных дорог одинаковые, что делает во многом первые нерентабельными.

Оптимальная величина транспортной составляющей в цене доставляемой продукции зависит от многих факторов, в том числе не относящихся к транспортной отрасли. Как известно из курса экономической теории, рыночная конъюнктура действует всегда комплексно, а ценность товара зависит в наибольшей степени от спроса на него в том или ином регионе и в тех или иных условиях, а не только от затрат производителя. Кроме того, тариф на железнодорожную перевозку объективно зависит от спроса на нее со стороны грузовладельцев, а не от затрат железнодорожного транспорта. Поэтому вся макроэкономическая система должна быть сбалансированной.

Следовательно, в тарифной политике перевозчик должен использовать не только эластичность по цене, но и набору услуг, классифицированному по соотношению цены и качества. Концепция тарифного регулирования должна содержать правильные рыночные основы ценообразования на железнодорожном транспорте, где следует отразить те инвестиционные сигналы, которые приведут к развитию рынка. Тарифы – это некий набор сигналов рынку, который направляет инвестиционные потоки, развивая его соответствующие сегменты. Система государственного регулирования должна быть построена таким образом, чтобы в ней можно было находить решение баланса интересов с другими участниками процессов, происходящих в сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых системах.

**Система гибкого регулирования тарифов.** Интересы участников рынка железнодорожных перевозок грузов могут расходиться. Однако на данном

рынке обязательно должны учитываться интересы государства, которое решает социальные проблемы. Поэтому при обосновании верхнего уровня железнодорожных тарифов должны быть учтены интересы [3]:

– грузоотправителей и грузополучателей в зависимости от их места расположения на звеньях сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем;

– перевозчиков на звеньях логистической схемы доставки грузов, а также операторов смешанной перевозки груза (экспедиторов);

– государств, на территории которых проследуют потоки материальных ресурсов и конечной готовой продукции между звеньями сложных логистических производственно-транспортной и транспортно-сбытовой систем;

– транснациональных корпораций (монополий), которые контролируют сложные логистические производственно-транспортные и транспортно-сбытовые системы.

В соответствии с вышеизложенным должна быть разработана формула расчета тарифных ставок в зависимости от стоимости перевозимой продукции, места логистической схемы доставки груза в сложной логистической производственно-транспортной или транспортно-сбытовой системе. Например, производители нефтепродуктов могут поделиться маржой, которую они получают от роста цен на лондонской бирже. То же самое можно сказать о металлах, удобрениях и т. д. Это касается и направлений перевозки грузов, где есть конкуренция с другими видами транспорта. Кроме того, железнодорожники проигрывают автомобилистам при перевозке скоропортящихся грузов, так как железнодорожные тарифы являются высокими и необходимо их дерегулировать в сторону уменьшения за счет других грузов.

Сложившееся положение требует разработки базовой модели железнодорожного тарифа, которая должна давать возможность количественно обосновать его уровень, исходя из цены конечной готовой продукции на рынке, объема ее реализации и продолжительности логистического цикла производства и реализации. При этом потребные объемы материальных ресурсов, верхние уровни тарифов и сроков доставки определяются на основе их предельных значений на звеньях сложной логистической производственно-транспортной системы, на последнем звене которой производится конечная готовая продукция. Данная продукция поступает в сложную логистическую транспортно-сбытовую систему и доставляется до получателей с конкретными ценами и объемами потребления.

В настоящее время из-за отсутствия гибкого регулирования тарифов грузы уходят с железной дороги. За последние годы плечо в автомобильных перевозках выросло с 500 до 2000 км. В таких условиях

железная дорога должна самостоятельно определять, когда применение пониженного тарифа принесет выгоду. Для применения гибкого регулирования тарифов должен быть разработан экономический механизм их реализации.

*Тарифное регулирование на железнодорожном транспорте – это достаточно большой пакет переплетающихся взаимосвязанных проблем, начиная от сверхприбыльности и убыточности грузовых и пассажирских тарифов в различных видах сообщения, между которыми происходит перекрестное субсидирование, и заканчивая различными разделами Прейскуранта № 10-01, Тарифной политики стран СНГ, касающихся возможности их применения при перевозках экспортных, транзитных и импортных грузов и т. д.*

Система гибкого регулирования тарифов предусматривает возможность установления железной дорогой тарифа самостоятельно в рамках определенного ей Министерством экономики Беларуси верхнего и нижнего предельных уровней. Верхний уровень тарифа может устанавливаться, исходя из допустимого значения в цене доставляемой продукции, которая ограничена ценой товара на рынке, или на основе сравнения транспортно-логистических издержек с конкурентной логистической схемой доставки груза.

*Тарифная система должна содержать принцип развития инфраструктуры, где должны быть отработаны требования государства к качеству инфраструктуры и перевозки в форме государственного заказа с взаимной ответственностью исполнителя и заказчика. Следует также на государственном уровне решить вопросы, касающиеся малодеятельных линий. Если у них есть альтернатива в качестве других видов транспорта, то государство должно определиться с целесообразностью содержания данных участков. Возможен вариант, когда другой хозяйствующий субъект выразит желание эксплуатировать определенную железнодорожную линию.*

*Основная задача железнодорожного транспорта на ближайший период – повысить эффективность использования инфраструктуры, за счет которой во многом формируется доходная база. В настоящее время есть потребители, которые хотят получать более качественную и, возможно, более дорогую услугу. Другая категория, наоборот, готова потратить в качестве и скорости доставки, но платить меньше. Решение такой задачи производится на основе функции безразличия, которая строится исходя из условия ценовой конкурентоспособности с другими видами транспорта в логистической схеме доставки или допустимого значения транспортно-логистических издержек в цене доставляемой продукции.*

Подтверждением правильности такого подхода является пример США, где средняя скорость транспортировки грузов на отдельных участках гораздо ниже, чем на железных дорогах стран СНГ. Однако

при этом и стоимость тоже ниже. Все это определяется затратами на перевозку и качеством услуги. Следует также указать, что себестоимость перевозки в абсолютном выражении в США не меньше, чем на наших железных дорогах. Увеличение тарифа может быть обосновано только ростом качества услуги.

**Основные задачи при обосновании верхнего предела тарифных ставок по транзитным перевозкам грузов на Белорусской железной дороге.** Основная задача тарифной политики в сфере транзитных перевозок грузов состоит в обосновании верхнего (предельного) уровня тарифных ставок, устраивающих страны – участницы Транзитного тарифа.

Соглашение между странами – участницами Транзитного тарифа об оптимальном верхнем предельном значении транзитного тарифа позволяет минимизировать риски при доставке продукции, закладывая в контракты на поставку товаров стабильные транспортные затраты и определяя тем самым максимальное значение транспортной составляющей в цене перевозимого груза. В результате такого подхода появляется возможность оценить верхнее значение цены поставляемой продукции в пункте назначения, сравнить ее с ценой товара на рынке и оценить тем самым его ценовую конкурентоспособность. Такие решения в сфере тарифной политики по транзитным перевозкам дают возможность минимизировать риски в процессе транспортировки груза, сделать эффективной сферу бизнеса в определенных регионах мировой экономики, что соответствует современным тенденциям процессов глобализации.

Верхние пределы тарифных ставок на перевозку грузов в странах отправления и назначения определяются конкуренцией на внутренних рынках транспортных услуг или прейскурантами для транспорта монополиста. Их значения устанавливаются в результате маркетинговых исследований, проводимых отправителями и получателями отправляемой и потребляемой продукции.

В конечном итоге *тарифные ставки вместе с платами за дополнительно оказываемые услуги суммируются на всем маршруте перевозки груза* от станции отправления до станции назначения и в результате формируются транспортные затраты, которые *совместно с отпускной ценой товара в месте производства не должны превышать его цену на товарном рынке.*

Следовательно, наличие предельных провозных платежей (тарифных ставок и плат за дополнительно оказываемые услуги) на всем маршруте перевозки груза позволяет эффективно заниматься международным бизнесом, осваивая новые рынки реализации производимой отечественной продукции и товаров, а также обеспечивать значительные валютные поступления в Республику Беларусь от экспорта транспортных услуг при транзитных перевозках через нашу территорию. Данными условиями определяются основные задачи по разработке и проведению эффек-

тивной Тарифной политики Республики Беларусь при транзитных перевозках грузов.

Реализация согласованных предельных ставок Тарифной политики при транзитных перевозках грузов происходит в условиях конкуренции с соседними странами на параллельных маршрутах перевозки на международном рынке транспортных услуг. В такой ситуации железнодорожные администрации транзитных государств на параллельных маршрутах перевозки предоставляют скидки с базовых тарифов (соответствующие тарифные ставки), привлекая тем самым дополнительные транзитные потоки для транспортировки их через свою территорию. В свою очередь грузоотправители и грузополучатели, логистические и торговые посредники получают возможность повысить ценовую конкурентоспособность продукции (товаров) за счет скидок с базовых транзитных тарифов.

Таким образом, *в целом Тарифные политики транзитных государств должны предусматривать не только установление верхних (предельных) значений тарифных ставок, но и проведение гибкой тарифной политики* за счет предоставления обоснованных скидок с базовых транзитных тарифов в зависимости от объемов перевозимых грузов, условий оплаты провозных платежей, направления, расстояния перевозки и других условий доставки грузов.

Выполненные маркетинговые исследования рынка транспортных услуг при транзитных перевозках показали:

1 Отдельные страны отошли от Тарифной политики государств СНГ и фактически перешли к ставкам МТТ (Молдова), так как небольшие расстояния перевозки транзитных грузов по их территории позволяют повышать тарифные ставки, не влияя существенно на общую величину провозных платежей на маршруте перевозки от станции отправления до станции назначения [5].

2 В Тарифной политике Белорусской железной дороги одновременно применяется ряд понижающих и повышающих коэффициентов, противоречащих друг другу. Например, сначала в зависимости от расстояния перевозки к ставкам Тарифной политики применяется понижающий коэффициент, равный 0,25, а затем применяются два повышающих коэффициента 1,35 и 1,5. Кроме того, на Белорусской железной дороге 85 % транзитных грузов перевозится по тарифным ставкам, а остальные 15 % грузов транспортируются по Тарифной политике, которые составляют незначительную долю в доходах от транзитных перевозок грузов.

3 В Тарифной политике стран СНГ [1]:

– нечетко прописан, сколько раз в течение года можно изменять тарифные ставки по отдельным грузам и направлениям. В частности, по отдельным направлениям тарифные ставки некоторые государства изменяют более двух раз в год;

– не содержится правил применения определенной валюты в условиях нестабильности на финансовых мировых рынках;

– не имеется обоснованных скидок с базовых тарифов в зависимости от принадлежности перевозочных средств: собственные, арендованные, операторских компаний. В частности, отдельные участницы Тарифной политики стран СНГ предлагают применять для собственных вагонов коэффициент, равный 0,8 вместо 0,85. В то же время Российские железные дороги предлагают повысить этот коэффициент по причине увеличения вагонной составляющей для операторских компаний. Кроме того, в условиях нехватки перевозочных средств в докризисный период времени в отдельных странах СНГ применялись спецставки с целью привлечения для перевозок вагонов операторских компаний.

Вышеприведенные обстоятельства позволили установить необходимость:

1) пересмотра базовых тарифных ставок Тарифной политики стран СНГ;

2) учета в ставках тарифов начально-конечных операций при использовании Тарифной политики в перевозке экспортно-импортных грузов;

3) формирования тарифных ставок Тарифной политики из условия занятия ими промежуточного положения между Прейскурантом №10-01 Российских железных дорог и МТТ [4];

4) сглаживания уровня тарифных ставок Тарифной политики стран СНГ в соответствии с реальными изменениями себестоимости перевозок грузов железнодорожным транспортом. Выравнивание тарифных ставок Тарифной политики стран СНГ в соответствии с себестоимостью перевозок грузов может повлиять не только на изменение доходов Белорусской железной дороги, но и на провозную плату в целом на маршруте доставки продукции, что требует дополнительных исследований;

5) разработки отдельных ставок Тарифной политики стран СНГ для вагонов железнодорожных администраций, собственных, операторских компаний и арендованных с учетом конкурентоспособности перевозок в вагонах различных форм собственности.

**Выводы.** На современном этапе развития экономики Беларуси должна быть сформулирована государственная позиция в отношении системы взаимодействия между государством, Белорусской желез-

ной дорогой, частными операторами, потребителями транспортных услуг и направлениями перевозок. Поэтому следует выработать правила, где будут содержаться функции железной дороги и государства. Только при такой системе можно реально планировать развитие железнодорожного транспорта.

На правительственном и других уровнях в сфере тарифной политики железнодорожного транспорта должны быть приняты:

1 Правила установления исключительных тарифов и тарифов, действующих в границах отдельных сегментов рынка железнодорожных транспортных услуг.

2 Методика расчета экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли для формирования регулируемых тарифов, включающей принципы расчета размера задействованного капитала и ставки нормативной рентабельности.

3 Методика расчета потребного индекса изменения тарифов на грузовые железнодорожные перевозки (тарифы не всегда изменяются пропорционально изменениям цены).

4 Методика определения предельных уровней тарифов в зависимости от места схем доставки в сложной логистической производственно-транспортной или транспортно-сбытовой системе.

5 Методика обоснования решений о введении, изменении или прекращении регулирования тарифов в отдельных сегментах рынка железнодорожных перевозок и др.

#### Список литературы

1 Тарифная политика железных дорог государств – участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении на 2009 фрахтовый год.

2 Резер, С. М. Тарифное регулирование логистических схем товаропотоков / С. М. Резер, И. А. Еловой. – М. : ВНИТИ РАН, 2003. – 364 с.

3 Еловой, И. А. Расчет затрат и обоснование тарифных ставок на перевозку грузов : учеб. пособие / И. А. Еловой. – Гомель : БелГУТ, 1998. – 176 с.

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

5 Прейскурант № 10-01. Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами. – М. : МПС, 2003.

6 Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ) (с изменениями и дополнениями на 01.01.2008).

Получено 01.10.2010

#### **I. A. Yelovoy, I. U. Petrychenka.** Modern trends of tariff regulation in the market of railway freight traffic.

Requirements for rates and delivery times of goods between the units in the complex logistic production-transport and transport-supply systems, for the rate system of the state are formed. The markets of railway transport and tariff systems of CIS countries and Western Europe are analyzed, the concept based on market pricing is proposed. A system of flexible regulation of tariffs into account the interests of shippers, consignees, carriers, states on the transportation route and transnational corporations within the complex logistic production-transport and transport-supply systems is reviewed.

Proposed basic model of railway tariffs allows to justify its level based on the price of the finished product on the market, on the volume of its implementation and logistics cycle of production and sales. The basic tasks in justifying the ceiling level of tariffs on transit of goods on the Belarusian Railways are explained. We give suggestions and recommendations on the formation of public attitude towards the system of interaction of the state, Belarusian Railways, private operators, users of transport services, as well as taking on the government and other levels in the rate policy of railway transport a number of rules and procedures.