

УДК 385:656.23

И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук, А. Н. ПОЛЕВОЙ, магистр экономических наук, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

МЕТОДОЛОГИЯ ОБОСНОВАНИЯ УРОВНЯ ПРЕДЕЛЬНЫХ ТАРИФНЫХ СТАВОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Рассматривается ситуация с тарифообразованием на Белорусской железной дороге в текущий момент, существующие методы тарифообразования на транспорте. Предлагается рассчитывать транспортные тарифы на основе транспортно-логистических издержек. Рекомендованная модель определения предельных тарифных ставок базируется на принципах конкуренции и учета транспортной составляющей в цене перевозимого груза.

На современном этапе развития мировых экономических отношений, носящем глобализационный характер, во взаимодействиях на уровне предприятий, корпораций и государств на первый план выходят отношения сотрудничества, что проявляется в формировании стратегических партнерств и союзов. Подобные соглашения позволяют участникам преуспевать в конкурентной среде, активно взаимодействовать между собой, получать доступ к новым рынкам товаров и услуг.

В новую стадию углубления процессов согласования и гармонизации общеэкономического пространства вошли отношения Республики Беларусь, Казахстана и России в рамках Таможенного союза. Происходящие процессы предполагают заключение соглашения о регулировании доступа к услугам естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики. Разработка подобного соглашения предусматривает выработку единых подходов по вопросам унификации тарифов, что делает проблему тарифообразования на железнодорожном транспорте актуальной.

В сложившихся условиях происходит конкуренция на транспортном рынке как во внутригосударственном, так и в международном видах сообщения, выводя проблему тарифообразования на глобальный уровень. Распад Советского Союза привел к разделению железных дорог, либерализации цен, значительному падению объемов перевозок, дефициту финансовых средств и материальных ресурсов и др. Это вызвало изменение ценовых пропорций в структуре себестоимости и отразилось на уровне грузовых тарифов. Поэтому на железных дорогах стран Таможенного союза сложились свои уровни тарифов в различных видах сообщения, которые существенно различаются между собой.

Сравнение уровня тарифов на внутриреспубликанские перевозки в Республике Беларусь с другими странами показывает, что тарифы являются заниженными. Это сделано с целью повышения конкурентоспособности белорусских предприятий

за счет снижения транспортной составляющей в цене производимых товаров и оказываемых услуг. Подобная политика вызывает потребность в *перекрестном финансировании* транспортных услуг для железной дороги.

В Беларуси за счет высоких тарифов на международные перевозки *дотируются внутриреспубликанские перевозки*, а перевозка экспортно-импортной продукции ставится в неравные условия с транспортировкой грузов внутри страны. В конечном итоге это сдерживает развитие торгово-экономических отношений между государствами Таможенного союза. Поэтому между этими странами необходимо проводить унифицированный подход к формированию уровня международных тарифов.

Формирование единого тарифного пространства должно базироваться на использовании единых подходов и методических принципов, унифицированной номенклатуре грузов, структуре расходов в модели формирования тарифов и др. Однако при этом уровни тарифов будут различаться, что обусловлено реальными процессами формирования издержек и условиями конкуренции при перевозках грузов и пассажиров в рассматриваемых государствах; уровнем оплаты труда, цен на материалы и топливо, технической вооруженности, грузонапряженности, развития транспортной инфраструктуры, разными этапами в развитии рыночных отношений и др.

Существующая на Белорусской железной дороге методология формирования тарифов *не учитывает эффективные технологии перевозок грузов*, т. е. фиксируется сложившийся уровень расходов, добавляется к расходам нормативная прибыль и рассчитываются тарифные ставки. При таком подходе *учитывается только существующая технология и соответствующие ей расходы*.

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 ресур-

сов, логистического цикла производства и реализации товара (рисунок 1). Производственные логистические центры (ПЛЦ) принадлежат, как правило, промышленным предприятиям, т. е. производителям и потребителям; торговые (ТрЛЦ) – оптовым и другим посредническим фирмам и розничной торговле; транспортные (ТЛЦ) – транспорту общего пользования, транспортно-экспедиционным и другим посредническим организациям (в дальнейшем их будем называть транспортно-логистические центры).

Следовательно, *современные тенденции тарифного регулирования* на рынке железнодорожных грузовых перевозок должны рассматриваться исходя из принципов и правил логистики, которые находят свою реализацию в сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых системах.

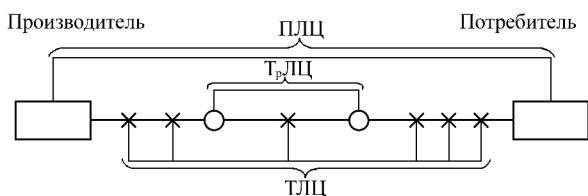


Рисунок 1 – Принципиальная схема логистической цепи движения ресурсов между звеньями СЛПТ и СЛТСС

Верхние значения тарифов и сроков доставки грузов должны определяться на основе предельных значений транспортно-логистических издержек, которые возникают в пределах логистических схем доставки грузов (рисунок 2). Эти издержки дополнительно к транспортным затратам учитывают расходы, связанные с процессами накопления ресурсов у грузоотправителя и потребления их у грузополучателя, а также с режимами взаимодействия транспорта с клиентами в начально-конечных пунктах.

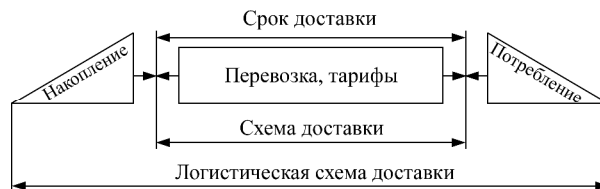


Рисунок 2 – Логистическая схема доставки продукции

Обоснование уровня тарифов эффективных логистических схем доставки является сложной задачей и состоит из ряда этапов, которые могут выполняться последовательно или параллельно:

- выбор базисных схем доставки грузов и их тарифов (в качестве базисной может приниматься существующая схема);
- обоснование возможности применения прогрессивных логистических схем доставки;
- учет качественных показателей доставки грузов;
- отражение системы взаиморасчетов за перевозки грузов в транспортных системах;
- включение налогов в стоимость логистической схемы доставки на пространстве функционирования транспортных систем;
- оценка влияния стоимости логистической схемы доставки соответственно на цены продукции в пунктах отправления и назначения;
- определение уровня тарифов эффективных логистических схем доставки;
- адаптация тарифов эффективных логистических схем доставки к условиям конкуренции на транспортном рынке в зависимости от качественных показателей функционирования и взаимодействия с клиентами в начально-конечных пунктах.

Традиционно на транспорте применяются различные системы тарифообразования, преимущества и недостатки которых указаны в таблице 1.

Таблица 1 – Преимущества и недостатки систем тарифообразования на транспорте

Описание системы тарифообразования	Преимущества системы	Недостатки системы
<i>Тариф</i> определяется на основе допускаемой <i>стоимости перевозимых материальных ресурсов или товаров в пункте назначения, исходя из платежеспособности доставляемой продукции</i>	Прозрачность схемы расчета провозного платежа, простота в использовании, «рыночность» применяемого механизма, стимулирование сокращения издержек	Не учитываются издержки транспорта, возможно существование сверхприбыльных и убыточных перевозок и, соответственно, возникает необходимость в перекрестном финансировании
<i>Тариф</i> рассчитывается на базе <i>себестоимости транспортировки плюс прибыли</i> , необходимой для расширенного воспроизводства конкретного вида транспорта, а также с учетом налогов	Прибыльность любой перевозки, относительная несложность расчета, стабильность тарифов, стимулирование снижения эксплуатационных расходов в условиях возможного роста объема перевозок	Сложности во взаимодействии с другими перевозчиками (дорогами), отсутствие учета потребностей рынка, конкурентоспособность определяется лишь уровнем издержек, отсутствие стимулирования снижения расходов при постоянном объеме перевозок
<i>Тариф</i> устанавливается на <i>протекционистской основе</i> с целью развития отдельных видов транспорта, когда для отдельных грузов применяются повышенные провозные платежи	Защита производителя транспортных услуг, получение сверхприбыли, возможность обновления основных средств, постоянность тарифа	Игнорирование интересов потребителя, отсутствие стимулов к развитию, снижение конкурентоспособности, сложности во взаимодействии с другими железными дорогами

Существующие методы тарифного регулирования не связаны с рыночными отношениями и не учитывают структуру логистических производственно-транспортно-сбытовых систем различных видов. Основу предлагаемой методологии тарифного регулирования составляют методы обоснования уровня транспортных тарифов, которые базируются на использовании эффективных логистических схем доставки, с учетом элементов вышеперечисленных систем тарифообразования.

В соответствии с вышеизложенным, должна быть разработана базовая модель железнодорожного тарифа, учитывающая цену готовой продукции на рынке, объем ее продажи, продолжительность логистического цикла производства и реализации. Расчет этих параметров может производиться на основе (рисунок 3):

– допустимых транспортно-логистических издержек в цене доставляемой продукции

$$I_t = C_p - C_o, \quad (1)$$

где C_p – цена товара на рынке, C_o – отпускная цена у производителя;

– конкурентоспособности схем доставки грузов ($I_1 < I_2$, I_1, I_2 – транспортно-логистические издержки по сравниваемым схемам доставки).

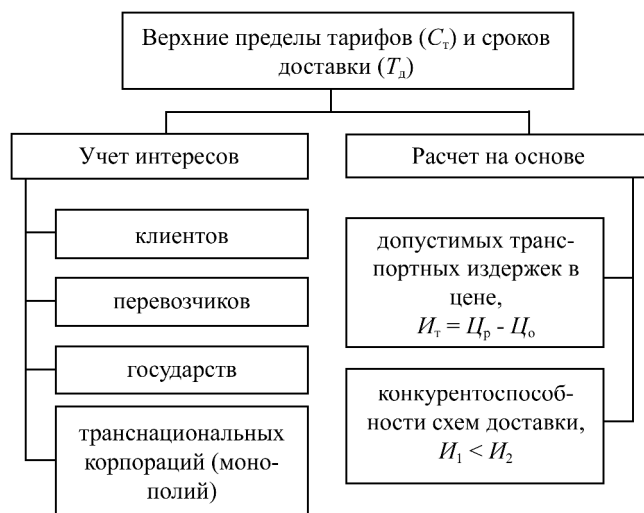


Рисунок 3 – Принципиальная схема расчета верхних пределов тарифов и сроков доставки грузов

К плюсам предлагаемой модели можно отнести:

– учет в тарифе рыночной составляющей, т. к. тарифы будут базироваться на цене товара до начала и после окончания перевозки;

– определение тарифа с учетом конкуренции со стороны других видов транспорта и альтерна-

тивных маршрутов перевозки, что особенно актуально в условиях Белорусской железной дороги;

– возможность варьирования схемы определения тарифа для различных видов грузов, что не допустит появления убыточных перевозок;

– возможность определения максимальных тарифных ставок (на основе цены и конкурентоспособности) и минимальных (на основе себестоимости), что позволит устанавливать тарифы в означенных пределах;

– рассчитанные таким образом тарифы будут достаточно стабильными, так как даже при изменениях цен на товары, тарифов альтернативных вариантов доставки, издержек транспорта будут варьироваться не сами тарифы, а их пределы.

Однако при использовании предлагаемой модели возможны и определенные сложности:

– не всегда возможно точно определить отпускную цену и цену в пункте назначения, точность в определении средней цены зависит от емкости рынка, величины колебания цен во времени, применяемых методов расчета;

– не во всех случаях можно правильно оценить уровень транспортно-логистических издержек по альтернативным схемам доставки из-за коммерческой тайны, многообразия альтернативных схем, динамичного развития рынка перевозок;

– необходимо проведение маркетинговых исследований по каждому виду груза, т. е. предлагаемый способ определения тарифов является относительно дорогостоящим.

Конкурентоспособность и качество схемы доставки груза с позиций клиента целесообразно характеризовать интегральным показателем

$$I = \frac{C_t}{T_d} \quad \text{или} \quad I = \frac{C_t P_{ст}}{T_d}, \quad (2)$$

где C_t – предельная тарифная ставка, руб/т; T_d – предельный срок доставки, сут; $P_{ст}$ – статистическая нагрузка вагона, т/ваг.

Для железнодорожного транспорта интегральный показатель измеряется в руб./(ваг.сут). В период дефицита вагонов в 2008 году российские операторы – собственники вагонов требовали необоснованного завышения интегрального показателя в руб./(ваг.сут). Максимальное его значение не должно превышать значения, рассчитанного на основе функции безразличия по формуле (2).

Предлагаемая методология установления верхних пределов тарифов и сроков доставки позволяет:

– сделать тарифы простыми, понятными и, по возможности, стабильными. Расчетные схемы определения тарифов можно упростить, так как они не должны выходить за пределы, установленные на основе вышеизложенной методологии. Устанавливаемое верхнее предельное значение тарифа будет понятным для клиентов и транспортных организаций. Стабильность тарифов будет обеспечиваться зависимостью от цен материальных ресурсов и конечной готовой продукции;

– установить верхние пределы тарифов и сроков доставки грузов, которые будут ограничивать также предельные значения удельных издержек и временных показателей подразделений железнодорожного транспорта, участвующих в схемах доставки грузов. При их невыполнении железные дороги государств будут нести убытки и по этой причине будут стремиться снижать затраты за счет повышения производительности труда с соблюдением при этом качественных параметров транспортного процесса.

Выводы.

1 В идеале тарифная система государств Таможенного союза 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 Параметры эффективных логистических схем доставки материальных ресурсов на звеньях этих сложных логистических систем должны

вписываться в верхние пределы тарифов и сроков доставки грузов. В результате такого подхода будут применяться прогрессивные системы перевозок, стимулироваться развитие научно-технического прогресса на транспорте.

3 Логистические схемы доставки связаны с базовыми тарифами, платами за дополнительно оказываемые услуги и нормативными сроками доставки грузов, а транспортно-технологические системы – с реальными (адаптированными) провозными платами и сроками доставки грузов, которые подвязаны под конкретные логистические потоки, соответствующие определенным материальным ресурсам или конечной готовой продукции. Поэтому процесс доставки продукции состоит из двух этапов:

– формирования эффективных логистических схем доставки грузов на основе тарифного регулирования;

– адаптации логистических потоков и параметров логистических схем доставки грузов к условиям конкуренции на рынке транспортных услуг.

Список литературы

1 **Еловой, И. А.** Современные тенденции рынка железнодорожных грузовых перевозок : [монография] / И. А. Еловой, В. В. Ясинский, М. М. Колос. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 210 с.

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

3 **Полешук, И. И.** Ценообразование : учеб. / И. И. Полешук, В. В. Тершина ; под общ. ред. И. И. Полешук. – Мн. : БГЭУ, 2001. – 303 с.

Получено 15.11.2010

I. A. Elovoy, A. N. Polevoy. Methodology of levels of limited tariff evaluation on railway transport.

Current situation with tariff setting on Belorussian Railway and existing methods of tariff setting are examined. It is offered to calculate transportation tariffs based on transportation and logistical costs. The offered model of evaluation of levels of limited tariff is based on competition and calculation of transportation part in delivered goods price.