

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Гизатуллина, В. Г.** Экономика предприятий отраслевых хозяйств железной дороги : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева. – Гомель : БелГУТ, 2019. – 225 с.

2 **Гизатуллина, В. Г.** Себестоимость железнодорожных перевозок и тарифов: учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина, Е. В. Бойкачева. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 301 с.

3 Развитие системы бухгалтерского учета и анализа на железнодорожном транспорте / В. Г. Гизатуллина [и др.]. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 432 с.

4 **Бойкачева, Е. В.** Бухгалтерский управленческий учет на предприятии транспорта : учеб.-метод. пособие / Е. В. Бойкачева, С. Л. Шатров. – Гомель : БелГУТ, 2011. – 205 с.

5 **Шатров, С. Л.** Комплексный подход к оценке эффективности функционирования логистических систем / С. Л. Шатров, О. В. Липатова // Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь / под ред. В. В. Апанасовича, А. Д. Молоковича. – Минск, 2014. – С. 208–213.

*V. GIZATULLINA, PhD, Professor, O. NAKHIMOVA
Belarusian State University of Transport*

COST MANAGEMENT SYSTEM FOR PASSENGER TRANSPORTATION: STATUS AND PROBLEMS

The article considers the essence of cost management, elements and methods of management in the railway transport system, features in approaches to passenger transportation, analyzes the state and existing problems in cost management.

Получено 08.10.2020

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 13. Гомель, 2020**

УДК 656.23

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

ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ НОВОГО ПОДХОДА К ФОРМИРОВАНИЮ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Рассмотрены принципы построения проекта тарифов на услуги по перевозке груза железнодорожным транспортом. Показан новый порядок определения платы за

перевозку груза в вагонах перевозчика и грузоотправителей, грузополучателей. Приведен анализ сильных и слабых сторон новых тарифов и даны рекомендации по корректировке недостатков.

В целях совершенствования тарифной системы, применяемой на Белорусской железной дороге при перевозке грузов, выделения трех составляющих (инфраструктурной, локомотивной и вагонной) в структуре тарифа и обеспечения возможности ежегодной индексации тарифов в зависимости от изменения параметров себестоимости разработаны и утверждены Постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли от 18.06.2019 № 51 новые тарифы на услуги по перевозке груза железнодорожным транспортом, а также работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением этой перевозки (далее – тарифы Постановления МАРТ № 51).

В тарифах Постановления МАРТ № 51 в определенной степени нашли свое отражение следующие основные положения:

- экономическая обоснованность тарифов (обеспечена путем расчета себестоимости для тарифных целей на базе фактических эксплуатационных расходов и объемных показателей работы Белорусской железной дороги за период, предшествующий расчетному (2017 год));

- уровень рентабельности, необходимый для выполнения социальных обязательств, программ ремонта пути, подвижного состава и технических средств, обновления подвижного состава и развития инфраструктуры, возврата заемных средств и др. (обеспечен в минимально необходимом объеме);

- наличие перекрестного финансирования пассажирских перевозок за счет грузовых (не устранено вследствие ряда причин, в частности, ввиду отсутствия поддержки пассажирских перевозок из республиканского и региональных бюджетов);

- сокращение разницы между тарифами на перевозку высоко- и низко стоимостных грузов (не реализовано ввиду сложившейся в настоящий момент конъюнктуры рынка, требующей снижения тарифов на перевозку ряда низко стоимостных грузов);

- гибкость тарифной системы, позволяющая оперативно реагировать на изменившиеся условия рынка (обеспечена путем возможности изменения тарифов в рамках ценовых пределов как в меньшую, так и в большую стороны);

- применение при разработке тарифов с выделением тарифных составляющих параметрической модели зависимости себестоимости перевозки от массы груза и расстояния транспортирования, как наиболее полно отражающей специфику грузовых железнодорожных перевозок (полностью реализовано при расчетах);

- упрощение тарифной системы (обеспечено путем сокращения количества тарифных схем, отказа от дифференциации тарифов в зависимости от тарифного класса груза и упрощения порядка расчета провозной платы);

- обеспечение регулярной корректировки уровня тарифов с целью приведения их в соответствие с текущей экономической ситуацией.

На рисунках 1 и 2 показан порядок определения платы за перевозку груза в вагонах перевозчика, а также грузоотправителей, грузополучателей в соответствии с тарифами Постановления MART № 51 и ранее действовавшими унифицированными тарифами, утвержденными Постановлением Министерства антимонопольного регулирования и торговли от 22.01.2018 № 8 (далее – тарифы Постановления MART № 8).

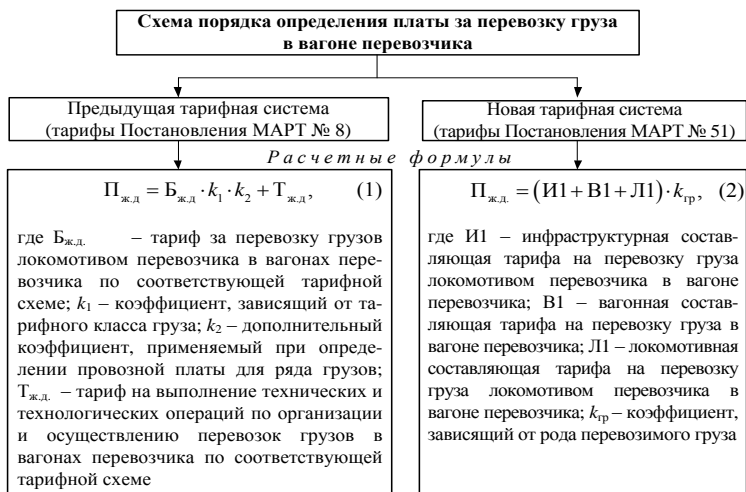


Рисунок 1 – Порядок определения платы за перевозку груза в вагоне перевозчика

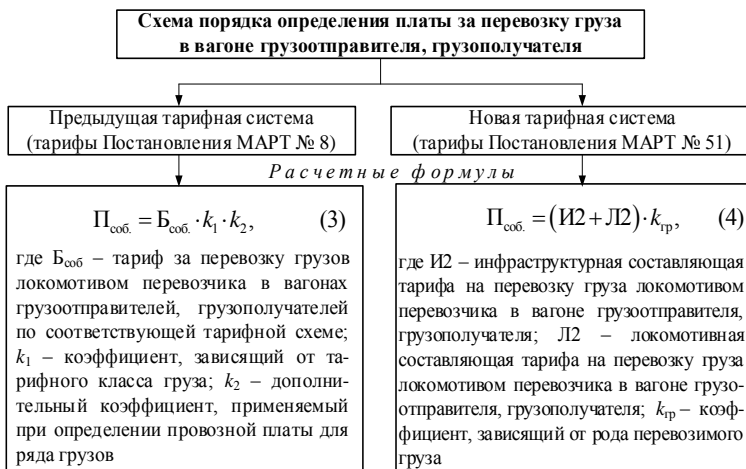


Рисунок 2 – Порядок определения платы за перевозку груза в вагоне грузоотправителя, грузополучателя

Плата за перевозку грузов повагонными отправками в универсальных и специализированных вагонах перевозчика определяется по трем общим схемам И1, В1, Л1, представляющим собой соответственно инфраструктурную, вагонную и локомотивную составляющие тарифа и учитывающим порожний пробег вагона перевозчика в среднеторжных условиях.

Перевозка грузов в универсальных и специализированных вагонах грузоотправителя, грузополучателя тарифицируется по двум общим схемам И2, Л2, которые представляют собой инфраструктурную и локомотивную тарифные составляющие, рассчитанные только для груженого рейса.

Плата за порожний пробег вагонов грузоотправителей, грузополучателей после выгрузки или под погрузку будет определяться суммой тарифов по тарифным схемам И3 и Л3, отражающим уровень инфраструктурной и локомотивной составляющих для порожнего рейса частных вагонов. Дифференциация по роду груза в данном случае не применяется.

К несомненным преимуществам новых тарифов Постановления МАРТ № 51 относятся:

- 1) обеспечение прозрачности механизма формирования тарифных ставок;
- 2) возможность гибкого регулирования тарифов в соответствии с изменениями на рынке;
- 3) упрощенная структура 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 новая тарифная система имеет и некоторые недостатки, среди которых следует отметить сохранение перекрестного финансирования убыточных пассажирских перевозок за счет грузовых, разницы между уровнем тарифа на перевозку высоко- и низкостоймых грузов, а также разницы между груженым и порожним рейсами частного вагона при перевозке низкостоймых грузов.

Следует также отметить, что 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 друг на друга двух тарифных систем – предыдущей и новой.

Рассмотрим более подробно основные математические закономерности, обусловившие появление такого дисбаланса.

Определение себестоимости перевозки для тарифных целей осуществляется на основании параметрической модели по формуле

$$C = A_c + (B_c + D_c P) L, \quad (5)$$

где A_c , B_c , D_c – параметры модели себестоимости для начально-конечных операций и для движенческих операций в расчете на вагоно-километр и на тонно-километр соответственно, определенные отдельно для каждой из трех составляющих; P – масса груза; L – расстояние перевозки.

Расчет параметров A_c , B_c и D_c выполняется на основании специальной системы укрупненных расходных ставок, определяемых для тарифных целей с разделением по операциям перевозочного процесса – начально-конечной (НКО) и движенческой (ДО). Указанным методом определяются затраты, связанные не только с работой подвижного состава (так называемые «зависящие» расходы), но и с содержанием, ремонтом, амортизацией постоянных устройств и др. («условно-постоянные» расходы), а также расходы, общие для всех отраслей хозяйства железной дороги, и управленческие расходы, что дает возможность учесть полную себестоимость перевозки.

Параметры модели себестоимости в общем виде определяются исходя из выражений:

а) при перевозке груза в вагоне перевозчика

$$A_c = f(e_{\text{НКО}}, t_{\text{ГР}}, e_{\text{ВЧ}}); \quad (6)$$

$$B_c = f(e_{\text{ТКМ}}, q, e_{\text{ВКМ}}, W, e_{\text{ВЧ}}, \alpha); \quad (7)$$

$$D_c = f(e_{\text{ТКМ}}), \quad (8)$$

где $e_{\text{НКО}}$ – укрупненная расходная ставка на отправленный вагон по начально-конечным операциям, рассчитанная для тарифных целей; $t_{\text{ГР}}$ – средняя продолжительность выполнения грузовых операций с одним вагоном; $e_{\text{ВЧ}}$ – стоимость вагоно-часа для тарифных целей; $e_{\text{ВКМ}}$, $e_{\text{ТКМ}}$ – укрупненные расходные ставки, установленные для тарифных целей по движенческим операциям на вагоно-километр и тонно-километр соответственно; q – масса тары вагона; α – коэффициент порожнего пробега вагонов по отношению к груженому пробегу; W – пересчетный параметр перехода затрат, отнесенных на измеритель «вагоно-час», к измерителю «вагоно-км»;

б) при перевозке груза в вагоне грузоотправителя, грузополучателя, то же, (6–8).

Таким образом, себестоимость перевозки груза и, следовательно, тариф на эту перевозку зависят от ряда величин, среди которых можно выделить зависящие и не зависящие от типа вагона. К первым относятся, например, укрупненные расходные ставки для тарифных целей за начально-конечную операцию, вагоно-километр, тонно-километр брутто; пересчетный параметр перехода затрат и др., ко вторым – масса тары вагона, коэффициент порожнего пробега и т. д. При этом некоторые величины учитываются только при

расчете себестоимости перевозки в вагоне железной дороги (продолжительность грузовых операций, коэффициент порожнего пробега).

Исходя из этого положения, отметим, что в новых тарифах Постановления МАРТ № 51 для всех типов вагонов и родов груза (за исключением транспортеров и негабаритных грузов) применяются одни и те же базовые тарифные ставки, которые зависят от расстояния и массы перевозимого груза и определены исходя из среднedorожных условий без учета типа вагона и рода груза. Ранее действовавшие тарифы Постановления № 8 содержали, во-первых, несколько тарифных схем, зависящих от типа вагона, а во-вторых, при их расчете учитывался ряд особенностей.

Ввиду того, что в универсальных вагонах перевозятся грузы широкой номенклатуры и различной массы, тарифы Постановления МАРТ № 8 на перевозку в таких вагонах установлены в зависимости от массы и расстояния (аналогично и в проекте тарифов). Кроме этого, при расчете тарифов для таких вагонов применялись расчетные параметры (масса тары вагона, коэффициент порожнего пробега), близкие в силу массовости таких вагонов к среднedorожным величинам. Перечисленные обстоятельства обусловили хорошую сходимость базовых тарифов предыдущей и новой тарифных систем для этого типа вагонов.

В специализированных вагонах перевозятся, как правило, один и тот же груз либо грузы схожих транспортных характеристик, обеспечивающие приблизительно одинаковую статическую нагрузку вагона, поэтому расчет тарифов на перевозку грузов в таких вагонах для тарифов Постановления МАРТ № 8 осуществлялся именно по статической нагрузке. Например, для минераловозов по состоянию на 2011 год эта цифра составляла 58 т. Соответственно и коэффициент порожнего пробега для специализированных вагонов, который был учтен при расчете предыдущих тарифов, отличался от среднedorожного в большую сторону. В связи с этим сходимость базовых тарифов для таких вагонов хуже, чем для универсальных.

Существенно ниже сходимость базовых тарифов для цистерн, что объясняется, в первую очередь, особенностями расчета, которые будут рассмотрены далее, а во вторую – подробным разделением цистерн по их типам в тарифах Постановления МАРТ № 8 (цистерны для нефти и нефтепродуктов, для спиртов, для скоропортящихся грузов, для сжиженных газов, для прочих наливных грузов), каждый из которых имеет свои технические характеристики и особенности эксплуатации. Например, масса тары цистерны для нефтепродуктов по данным 2011 года в среднем составляла 25 т, а для сжиженных газов – 36 т, также значительные различия имеются в коэффициенте порожнего пробега и средней статической нагрузке вагона.

При расчете тарифов Постановления МАРТ № 8 была принята исторически сложившаяся методика потонного расчета платы за перевозку груза в цистерне, т. е. тариф, рассчитанный при средней статической нагрузке для

цистерны конкретного типа, разделен на среднюю статическую нагрузку для таких цистерн и таким образом сформирован тариф за одну тонну, который при каждой конкретной перевозке умножается на фактическую массу перевозимого в цистерне груза

$$C_{1г} = \frac{A_c + (B_c + D_c P) L}{P}. \quad (9)$$

Исходя из формулы расчета себестоимости ясно, что потонный тариф предусматривает деление на среднюю статическую нагрузку всей себестоимости в целом, включая независимую от расстояния и массы начально-конечную часть, что в конечном итоге сказывается на результате платы за перевозку следующим образом: при фактической массе перевозимого груза ниже средней статической нагрузки начально-конечная операция будет учтена не полностью, а при массе, превышающей статическую нагрузку, будет учтена в размере, превышающем среднedorожный.

Другим фактором, влияющим на уровень тарифа, являются коэффициенты, применяемые к базовым тарифным ставкам в зависимости от рода груза. В тарифах Постановления МАРТ № 8 таких коэффициентов было два: зависящий от тарифного класса и от конкретной группы, позиции ЕТСНГ внутри тарифного класса. Оба этих коэффициента применялись только к инфраструктурно-локомотивной части тарифа. В новых тарифах Постановления МАРТ № 51 один коэффициент, зависящий от рода груза, применяется к сумме всех трех составляющих тарифа (для вагона перевозчика) или к сумме инфраструктурной и локомотивной составляющих (для вагона грузоотправителя, грузополучателя). В результате может возникать значительная разница в уровне платы за перевозку, рассчитанной по предыдущим и по новым тарифам, а также изменяется соотношение плат за перевозку в вагоне железной дороги и в вагоне грузоотправителя, грузополучателя.

Таким образом, основными причинами дисбаланса тарифных ставок новой и предыдущей тарифных систем являются:

- упрощенная структура новой тарифной системы по сравнению с предыдущей;
- унифицированная методика расчета базовых тарифных ставок тарифов Постановления МАРТ № 51 для всех типов вагонов;
- возможность осуществления перевозки одного и того же груза в разных типах подвижного состава, которая согласно тарифам Постановления МАРТ № 8 тарифицировалась по разным тарифным схемам, а в соответствии с новой тарифной системой – по одной.

Такое положение дел неизбежно приводит к чрезмерному повышению тарифов для одних грузовладельцев и снижению – для других, что может стать причиной сокращения доходов от перевозок. В связи с этим возникла

необходимость во внесении некоторых корректировок, в результате чего было предложено введение:

- зависимости коэффициента, учитывающего род груза, от расстояния перевозки с различной градацией расстояний;
- корректирующего коэффициента, учитывающего тип и принадлежность вагона, для отдельных грузов.

Применение тарифов Постановления МАРТ № 51 с учетом этих корректирующих мероприятий позволило обеспечить:

- 1) сокращение разницы между тарифами проекта и действующими тарифами по ряду позиций грузов;
- 2) более плавный переход от одной системы тарифов к другой;
- 3) получение Белорусской железной дорогой минимально необходимой выручки от перевозок по унифицированным тарифам, позволяющей компенсировать расходы на осуществление грузовых перевозок, убыток от пассажирских перевозок, а также обеспечить выполнение социальных обязательств, возврат заемных средств, реализацию программ ремонта пути, подвижного состава и технических средств, развития инфраструктуры и др.

Следует отметить, что для наиболее точного отражения себестоимости в каждом конкретном случае, помимо распределения расходов по операциям перевозочного процесса, необходимо также учитывать условия перевозок различных категорий грузов и особенности перевозочных средств. Построение тарифов на основе среднedorожных показателей дает возможность применения прозрачного механизма индексации, но при этом отражает усредненные расходы на один вагон, которые в каждом конкретном случае могут существенно отличаться в ту или иную сторону от среднего значения.

*I. YELOVOY, Grand PhD, Professor, L. ASIPENKA
Belarusian State University of Transport*

THE ADVANTAGES AND DISADVANTAGES OF NEW APPROACH TO FORMATION OF TARIFFS FOR TRANSPORTATION OF FREIGHT BY RAIL

In article the principles of creation of the new tariffs for freight transportation services are considered by railway transport. The order of definition of a payment for transportation of freight in cars of carrier and consignors, consignees is shown. The analysis strong and weaknesses of the new tariffs is provided and recommendations about correction of shortcomings are given.

Получено 15.09.2020