

ВАГОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ТАРИФА НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗА В ВАГОНЕ ПЕРЕВОЗЧИКА В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

В. Л. ЖИГАЛОВ

Белорусская железная дорога, г. Минск

Л. В. ОСИПЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Современные тенденции развития рынка железнодорожных грузовых перевозок, в первую очередь, характеризует либерализация, завершающая эпоху государственной монополии в этой сфере и позволяющая развивать конкуренцию среди перевозчиков при условии их соответствия определенным требованиям. Вследствие таких перемен наблюдается значительный рост количества компаний-операторов вагонного парка.

В России и странах СНГ появление на рынке транспортных услуг компаний-операторов и собственников подвижного состава выявило еще один немаловажный аспект – несовершенство механизма правового регулирования взаимоотношений новых субъектов рынка между собой, с перевозчиком и владельцем инфраструктуры вследствие отсутствия соответствующей нормативно-правовой базы. Возникла потребность и в реформировании системы тарифообразования на железнодорожном транспорте, позволяющем выделить три основные группы расходов: инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие себестоимости – и на их основе сформировать соответствующие тарифы.

К особенностям тарифной системы Белорусской железной дороги можно отнести следующие:

- убыточность внутриреспубликанских железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок;
- наличие перекрестного субсидирования перевозок высокостоймых грузов за счет низко-стоимых;
- формирование тарифов на базе средней по Белорусской железной дороге себестоимости перевозки.
- возможность установления перевозчиком тарифов в рамках ценовых пределов.

Верхний предел тарифа определяет государственный регулятор – Министерство антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь (далее – МАРТ), а нижний представляет собой эксплуатационные расходы перевозчика на оказание услуги по перевозке грузов. Оперативно реагировать на текущую рыночную ситуацию путем повышения тарифов выше установленного МАРТ верхнего предела Белорусская железная дорога не имеет права. Это приводит к тому, что при росте цены на конкретный товар при постоянном тарифе производитель получает дополнительную маржу прибыли, а государство – дополнительный налог от этой прибыли. При снижении рыночной цены на этот товар производители требуют от государства снизить и тарифы, чтобы сохранить достигнутый уровень прибыли. При таком подходе железная дорога несет убытки, а тарифная система выступает в качестве инструмента государственного макроэкономического регулирования.

В настоящее время плата за перевозку груза в вагоне перевозчика определяется суммированием плат по трем тарифным составляющим: инфраструктурной, локомотивной и вагонной. Вагонная составляющая тарифа применяется только при перевозке груза в вагоне перевозчика и представляет собой тариф, сформированный на основе расходов, связанных с ремонтом, подготовкой к перевозке и текущим содержанием вагонов инвентарного парка Белорусской железной дороги и их амортизацией.

Выделение в тарифе на перевозку груза вагонной составляющей первоначально было обусловлено необходимостью обеспечения для грузоотправителей и грузополучателей равновыгодности перевозок грузов в вагонах инвентарного парка и в собственных или арендованных вагонах при условии одинаковых показателей их использования. Величина вагонной составляющей для вагона перевозчика была призвана являться ориентиром экономической целесообразности использования собственного вагонного парка. На современном этапе цена предложения собственника вагонов формируется на основе рыночной цены, которая в условиях дефицита вагонов может быть в несколько раз выше вагонной составляющей тарифа.

При условии монополии на рынке транспортных услуг тарифы формируются исходя из сложившихся расходов с учетом необходимого уровня рентабельности. В современной экономической ситуации, учитывая наличие на транспортном рынке не только вагонов перевозчика, но и вагонов грузоотправителей, грузополучателей, операторских компаний, актуальной задачей становится приведение вагонной составляющей тарифа на перевозку груза в вагоне перевозчика в сопоставимый вид с аналогичными доходами собственника или оператора вагонного парка, т. е. формирование методологии изменения уровня вагонной составляющей тарифа с учетом наличия конкуренции и других влияющих факторов и критериев: сезонности перевозок, наличия дефицита или профицита вагонов, неравномерности погрузки, изменения конъюнктуры рынка и др.

Рассмотрим более подробно основные параметры, характеризующие использование вагонов для перевозки грузов, влияние которых целесообразно учесть при формировании и дифференциации уровня вагонной составляющей: структура парка вагонов, в том числе по роду, оборот вагона, спрос на вагоны, стоимость аналогичных услуг по предоставлению вагонов грузоотправителей, грузополучателей и др.

За последние годы в Республике Беларусь отмечается тенденция к сокращению парка вагонов перевозчика при относительной стабильности его структуры: примерно треть парка составляют полувагоны, более четверти – цистерны. Существенно увеличился износ вагонов, особенно универсальных и фитинговых платформ. Структура парка собственных вагонов предприятий – резидентов Республики Беларусь относительно стабильна, более половины его составляют специализированные вагоны, в т. ч. цементовозы, чуть меньше четверти – цистерны и всего 1/10 часть – полувагоны.

Оборот вагона является основным показателем использования железнодорожных грузовых вагонов по времени. Средневзвешенный оборот вагона инвентарного парка по Белорусской железной дороге остается относительно постоянным. Оборот вагона инвентарного парка на других железнодорожных администрациях, если в целом также стабилен, то в разрезе рода вагона отличается большей вариативностью. В среднем более половины вагонов инвентарного парка Белорусской железной дороги в течение последних лет находились на территории Беларуси, в том числе до 3/4 платформ и полувагонов. Среди инвентарных вагонов, находящихся на других железнодорожных администрациях, наибольшая их часть находилась на территории ближайших соседей: Украины, Польши, Литвы и России. Выполненные исследования продолжительности нахождения вагона инвентарного парка на других железнодорожных администрациях свидетельствуют о наличии связи между расстоянием перевозки и временем нахождения на железной дороге.

Спрос является одним из параметров, характеризующих рынок вагонов, и определяется уровнем погрузки в вагоны того или иного типа и различной принадлежности. Анализ этого параметра показал, что изменения спроса на отдельные типы вагонов являются сезонными, например на зерновозы или рефрижераторные вагоны, а на такие вагоны, как фитинговые платформы и цементовозы, спрос относительно стабилен в течение года. Это свидетельствует в пользу дифференциации вагонной составляющей по роду вагона.

Для определения возможного уровня вагонной составляющей платы за перевозку для вагонов инвентарного парка целесообразно определить соответствующий параметр для вагона грузоотправителя, грузополучателя, в том числе и ставку аренды на спотовом рынке. По результатам исследований, ставки операторов подвижного состава за предоставление полувагона в технический рейс не имеют стабильной тенденции к увеличению или уменьшению в зависимости от времени года: за рассматриваемый период в 2018–2020 годах наблюдалось постепенное снижение указанных ставок к концу года, а в 2017 и 2021 годах – наоборот, их увеличение.

Несмотря на стабильный рост расходов на содержание и ремонт собственных вагонов, тенденции изменения ставок арендной платы носят различный характер, в большей мере определяемый уровнем спроса на тот или иной тип подвижного состава.

Таким образом, в части параметров, влияющих на уровень вагонной составляющей, целесообразно выделить следующие:

- цена предложения вагонов различного типа на рынке;
- уровень и эластичность спроса на вагоны;
- сезонные колебания спроса;
- наличие и уровень конкуренции;
- оборот вагона инвентарного парка и собственного вагона;

- увеличение оборота при нахождении вагона инвентарного парка на территории других железнодорожных администраций;
- риски, связанные с изменением и перенаправлением грузо- и вагонопотоков вследствие геополитической ситуации, и др.

УДК 331.1

THE PROBLEMS OF WORKING TIME USAGE AND TRANSPORT SECURITY PROVISION

R. I. KARAVASHKINA, Y. R. GURO-FROLOVA

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russian Federation

The law of working time saving is known to be one of the economic laws aimed at labor productivity provision, efficiency increase. This law is considered to be universal, operating in all economic formations, and cannot be canceled or ignored. Economic laws must be enforced as their “ignorance” is likely to lead to efficiency decrease and other economic problems. This law enforcement concerns future production growth, working hours saving meaning in its turn efficiency increase.

The law of working time saving involves productive saving of the employee working and free time, leading to efficient time management in the society and productive time management of the individual employee, giving the chance to solve not only the problems of productivity increase, but also the problem of security provision in all the economic spheres.

The authors are of the opinion that in order to ensure labor productivity with the security provision taken into account, and sustainable economy development as well, it is necessary to find and implement the methods aimed at working time loss reduction and working hour efficiency increase.

In labor law, working time is defined as the time for employee’s working duties performance. In Russia, working week duration in accordance with the Labor Code of the Russian Federation is 40 hours [1], meaning a five-day working week and eight-hour working day. To conduct macroeconomic analysis and cross-country comparisons the annual working hour fund indicator is used. Working hours in different countries are presented in Table 1 [2].

Table 1 – Working time duration in the top-five “intensively working countries” (IWC) and five “working countries with low labor intensity” (WCLLI) of the world for 2018 according to OECD

IWC			WCLLI		
№	country	Working hours	№	country	Working hours
1	Mexico	2148	11	Germany	1363
2	Costa Rica	2121	12	Netherlands	1433
3	South Korea	1993	13	France	1520
4	Russia	1972	14	England	1538
5	Greece	1956	15	Australia	1665

According to the OECD, Russia is on the 4th place among the “intensively working countries” and outperforms the G7 states, including the USA, Japan and Germany. In Russia, long-lasting New Year holidays and May holidays are legally approved. This is often understood as little time spent at the working place during the year in Russia. At the same time, we are accustomed to treating the Germans and the Japanese as the most hard-working nations. The paradox of the statistics presented in Table 1 is likely to be explained by the fact that the OECD keeps records of working time not only in accordance with the laws of the countries, but also considering the time actually worked, taken into account over-employment and the part-time jobs. That is why the countries with approximately the same working week (year) duration at the legislative level take different places in the list. The stricter the law applied to payment for over-employment (obliged increased rate payment), the less the actual working time fund. This is the reason why workaholic Japan and leisurely Italians occupy neighboring positions in the ranking list (1710 and 1723 hours, respectively).

According to the ILO (International Labor Organization), increased working hours are typical for countries with low income (wages). In terms of average wages, the world leader is Switzerland with almost