

УДК 656.225:656.23

И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук, М. М. КОЛОС, кандидат технических наук, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ТАРИФОВ НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В УСЛОВИЯХ СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Рассмотрены характерные особенности реформирования железнодорожного транспорта в странах ЕС и в Российской Федерации, подразумевающие возможность равного доступа конкурирующих перевозчиков к железнодорожной инфраструктуре. Проанализированы перспективы преобразований на железных дорогах и влияние структурных реформ на тарификацию перевозок. Приведены принципы, заложенные в основу унифицированных тарифов на Белорусской железной дороге; изложены основные особенности, учтенные при расчете тарифов на услуги инфраструктуры для условий Республики Беларусь.

Введение. Железнодорожный транспорт Республики Беларусь в настоящее время столкнулся с необходимостью реформы системы тарификации, связанной с выполнением требований Договора о Евразийском экономическом союзе (далее – Договор). Одним из положений Договора является обеспечение доступа перевозчиков к услугам инфраструктуры государств – участников Договора.

Задача совершенствования системы тарифообразования напрямую связана со структурными реформами на железнодорожном транспорте. Структурная реформа на железных дорогах как стран Западной Европы, так и на постсоветском пространстве – характерная тенденция настоящего времени. Каждая из моделей реформирования предполагает недискриминационное право конкурирующих компаний на выполнение железнодорожных перевозок и утверждает тем самым свободный рынок в использовании инфраструктуры.

Несмотря на единство целей реформирования, направленных на либерализацию работы железнодорожного транспорта, повышение уровня конкуренции и, как следствие, на увеличение его привлекательности для грузоотправителей, причины и предпосылки реформирования в странах Европейского союза (далее – ЕС) и в Российской Федерации – разные.

Реформирование железных дорог ЕС. В странах ЕС доля железных дорог на рынке грузовых перевозок уменьшилась с 21 % в 1970 г. до 10 % к началу XXI века. Потребителей услуг железнодорожного транспорта не устраивали низкая пунктуальность и недостаточная надежность работы, невзыскательность сервиса и высокие тарифы. Упадок грузовых железнодорожных перевозок в прошедшие несколько десятилетий во многом был обусловлен тем, что железные дороги являлись единственным видом транспорта, где отсутствовала внутренняя конкуренция. На всех других видах транспорта имела место борьба между перевозчиками, которая способствовала серьезному росту производительности и уровню обслуживания [1, 2].

Достижению наибольшей эффективности работы железнодорожного транспорта способствует внутриотраслевая конкуренция, которая обеспечивается привлечением частного капитала.

Главная идея преобразований – акционирование и приватизация; организационное разделение инфраструктуры и служб эксплуатации; усиление ориентации железных дорог на потребителя; развитие конкурентно-

го сектора перевозчиков; снижение степени государственного регулирования. В целом концепция управления транспортом заключается в том, что государство берет на себя финансирование модернизации инфраструктуры, а перевозочные компании платят за ее использование и прибыльно эксплуатируют магистрали, формируя для этого свою тарифную политику.

На сближение экономических условий работы железных дорог Европы на принципах либерализации был направлен первый комплекс мероприятий, начинающий свою историю с 1991 г. В нем были намечены пути разделения инфраструктуры и перевозочной работы, разработаны требования по недискриминационному доступу частных и зарубежных транспортных компаний к инфраструктуре железных дорог, подготовлены единые правила финансовой отчетности транспортных предприятий и выделено около 50 тыс. км линий в межгосударственном сообщении для первого опыта совместного использования инфраструктуры грузовыми компаниями стран ЕС [3].

Фактором, подстегнувшим процесс реформирования европейских железных дорог, явилось принятие Программы создания единого внутреннего рынка ЕС, которая предполагает дерегулирование европейских транспортных рынков и касается, прежде всего, перевозок в международных сообщениях. В результате, с 1 января 2007 г. зарубежные компании могут участвовать во внутренних перевозках по железным дорогам государств – членов ЕС наравне с национальными перевозчиками.

Необходимо отметить, что наличие правового поля для равного доступа на различные железные дороги не решает технологических и технических проблем. Железные дороги в Европе строили в те времена, когда она была театром различных конфликтов и их владельцы страховались от беспрепятственного проникновения враждебно настроенных соседей на свои сети. Это – одна из причин современного положения, когда свободному передвижению грузовых поездов по территории европейских стран препятствуют причины технического плана (несовместимые параметры инфраструктуры) или разные нормы эксплуатации.

На устранение технических преград между странами ЕС направлены, например, инициативы некоммерческой ассоциации Fergmed, позволяющие повысить эффективность организации грузовых перевозок за счет усиления их совместимости в масштабе континента

независимо от государственных границ. Стандарты Fergmed включают создание полицентрической сети из шести коридоров Север – Юг и Восток – Запад, унификацию электрифицированных линий, принятие габарита с предельными очертаниями 3150x4650 мм, ввод в обращение грузовых поездов длиной до 1500 м и массой нетто 3600–5000 т, принятие максимальной крутизны уклонов 1,2 ‰ и другие меры, направленные на усиление интеграции европейских железных дорог [4].

Существовавшие ранее государственные железные дороги являлись крупнейшими предприятиями во многих странах. Такие интегрированные предприятия представляют собой классическую и хорошо известную форму железнодорожных компаний, которые исполняют все виды деятельности, необходимые для обеспечения перевозок, т. е. являются одновременно инфраструктурными и перевозочными компаниями. Преимуществом этой структуры является единая ответственность за всю систему, возможность согласований и создания необходимых связей внутри компании, недостатком – громоздкость и негибкость большого предприятия, его низкая приспособленность к состязательности.

В настоящее время в результате реформ большая часть интегрированных железных дорог разделена на предприятия инфраструктуры и компании-перевозчики. Предприятия инфраструктуры продают ограниченные во времени права на пользование своими объектами в форме нитки графика. Они должны заниматься развитием инфраструктуры, поддерживать ее в надлежащем состоянии и обеспечивать безопасность эксплуатации. Клиенты железных дорог заинтересованы только в перевозках и потому обращаются к компаниям-перевозчикам, владеющим подвижным составом и предлагающим услуги в пассажирских и грузовых сообщениях. Чтобы оказать эти услуги, перевозчики приобретают у предприятий инфраструктуры нитки графика [5].

Система тарификации таких железнодорожных перевозок подразумевает разделение ранее единых железнодорожных тарифов и выделение инфраструктурной составляющей, которая позволяет компенсировать издержки, связанные с ее эксплуатацией и развитием.

Реформирование железных дорог Российской Федерации. Существовали две основные предпосылки к реформированию Российских железных дорог. Первая заключалась в крайне тяжелом состоянии с пополнением парка железных дорог на средства Министерства путей сообщения (далее – МПС) и госбюджета. Вторая была связана с повышением объемов выпуска продукции добывающими и перерабатывающими отраслями, в частности, с возросшим объемом добычи нефти и отгрузкой на экспорт продукции нефтеперерабатывающих заводов.

Уже в 1997 году стало понятно, что отрасль нуждается в серьезном технологическом переоснащении, средств на которое нет ни в МПС, ни в госбюджете. Темпы обновления парка Российских железных дорог (далее – РЖД) были таковы, что для его полного восстановления понадобилось бы порядка 400 лет. На сети с просроченным нормативным сроком службы работали 26 % общего числа полувагонов и 19 % цистерн. Использование таких вагонов ежедневно могло привести к

катастрофе. По итогам 2001 г. на парк из 600 тысяч единиц отрасль приобрела всего 104 новых вагонов [6].

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте была принята 18 мая 2001 г. Одной из задач реформы является обеспечение гарантированного недискриминационного доступа к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых грузовых и пассажирских компаний.

Программой устанавливалось, что реформирование железнодорожного транспорта проводится в три этапа:

- первый – 2001–2002 гг.;
- второй – 2003–2005 гг.;
- третий – 2006–2010 гг.

Первый этап реформирования железнодорожного транспорта включал развитие конкурентного сектора в сфере железнодорожных перевозок, в том числе формирование условий, обеспечивающих создание и функционирование операторских грузовых компаний, владеющих собственным подвижным составом.

Второй этап реформирования предполагал создание условий для повышения уровня конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок и приобретения компаниями-операторами магистральных локомотивов.

На третьем этапе реформирования предусматривалось развитие частной собственности на магистральные локомотивы, переход большей части парка грузовых вагонов в частную собственность и развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок [7].

Как показала практика, реформирование РЖД не вылилось в создание нескольких конкурирующих перевозчиков, предоставляющих услуги на федеральном уровне. По оценке специалистов, это произошло из-за значительной разницы в ответственности компаний-перевозчика и компании-оператора железнодорожного подвижного состава. Если компания-оператор – это собственник парка железнодорожного подвижного состава, эксплуатирующий или предоставляющий его для организации перевозок, отвечающий только за его исправное состояние, то железнодорожный перевозчик является ответственным за своевременную и сохранную доставку груза.

Тем не менее, проблему нехватки подвижного состава удалось решить. Благодаря частным инвестициям вагоностроительная отрасль, которая к концу 90-х годов простаивала практически без заказов (загрузка некоторых заводов упала пятикратно), начиная с 2003 г. показывает устойчивые темпы роста производства. Развитие системы операторских компаний стало катализатором бурного роста вагоностроительной отрасли в России и странах СНГ. Если в начале 2000-х годов в России производилось от 4 до 10 тыс. вагонов в год, то в 2010 г. – около 50 тыс. Важно отметить, что рост вагоностроительной промышленности стал следствием отнюдь не государственных инвестиций, а развития частной собственности и конкуренции на транспортном рынке [8].

В настоящее время реформирование железнодорожного транспорта в РФ является незавершенным. Правительство РФ приняло решение пролонгировать период выполнения мероприятий реформы. На сегодняшний день подавляющая часть железнодорожных вагонов принадлежит частным собственникам.

Вследствие проведенной реформы РЖД тарифы были разделены на две составляющие: за использование

инфраструктуры и локомотивной тяги и за использование вагонов, что отвечает требованиям рыночной экономики по созданию конкурентной среды на рынке транспортных услуг.

В соответствии со «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» мероприятия по дальнейшему совершенствованию тарифной системы включают:

- 1) введение инвестиционной составляющей для реализации инфраструктурных проектов;
- 2) возврат средств, вложенных в инфраструктуру новых линий;
- 3) регулирование тарифов на услуги инфраструктуры;
- 4) дифференциация грузовых тарифов в зависимости от уровня качества услуг;
- 5) обоснованность тарифа за счет его установления на базе данных раздельного учета по видам деятельности;
- 6) принцип соблюдения баланса интересов субъектов естественных монополий в области железнодорожного транспорта.

Тарификация железнодорожных перевозок в Республике Беларусь. Белорусская железная дорога является образцом интегрированной дороги, совмещающей функции как владельца инфраструктуры, так и перевозчика. Также Белорусская железная дорога является крупнейшим в стране собственником железнодорожных вагонов, обеспечивая ими потребности в перевозках.

В соответствии с Соглашением о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики (далее – Соглашение), заключенным 09.12.2010 г. между Российской Федерацией, Республикой Беларусь и Республикой Казахстан, с 1 января 2013 года стороны обязаны были унифицировать тарифы на услуги по перевозкам грузов по видам сообщений внутри государств. Основная цель Соглашения может быть выражена следующими положениями:

- 1) содействие дальнейшему развитию взаимовыгодных экономических отношений в рамках Единого экономического пространства (далее – ЕЭП);
 - 2) формирование общего рынка транспортных услуг в пределах ЕЭП.
- С учетом перспектив дальнейшего развития сотрудничества в рамках ЕЭП Белорусской железной дорогой в качестве базы был взят подход, который уже реализован на Российских железных дорогах и предполагает разделение тарифа на две составляющие.

В основу структуры разработанных унифицированных тарифов заложены следующие положения:

- 1) унификация тарифов в соответствии с требованиями Соглашения;
- 2) выделение инфраструктурно-локомотивной составляющей в тарифе с целью гармонизации с тарифами Российских и Казахских железных дорог в рамках ЕЭП;
- 3) адаптация тарифов к условиям экономики Республики Беларусь путем деления грузов на три тарифных класса и введения дополнительных корректирующих коэффициентов к ним;
- 4) сохранение уровня доходов Белорусской железной дороги и перекрестного финансирования внутриреспубликанских пассажирских перевозок;
- 5) сохранение объема транзита за счет конкурентоспособного уровня транзитных тарифов по основным грузам;

6) учет технологических и инфраструктурных особенностей Белорусской железной дороги путем построения тарифов на основе начально-конечной и движущей операций;

7) установление тарифов и их предельных уровней в соответствии с законодательством Республики Беларусь и международными договорами;

8) дифференциация тарифов по родам грузов, типам и принадлежности вагонов в зависимости от расстояния перевозки, степени загрузки вагона.

Несмотря на одинаковые подходы, применяемые к построению тарифов в государствах ЕЭП, существует ряд технических, технологических и экономических особенностей железнодорожного транспорта Беларуси, обуславливающих разный уровень унифицированного тарифа:

- 1) небольшая протяженность и различия в густоте железнодорожной сети, а также в технической оснащенности;
- 2) высокий уровень конкуренции на рынке транспортных услуг с автомобильным транспортом, а также с соседними государствами при транзитных перевозках;
- 3) отличные от Российских и Казахских железных дорог уровни элементов структуры и себестоимости перевозимых грузов;
- 4) достаточно большая инфляция и значительные изменения расходов Белорусской железной дороги за последние годы.

Необходимо также учитывать, что все внутриреспубликанские перевозки, как грузовые, так и пассажирские, в течение последних лет являются убыточными. В частности, в 2014 г. расходы на грузовые внутриреспубликанские перевозки были возмещены доходами на 31 %, на перевозки пассажирскими поездами региональных линий – на 12 %, межрегиональных линий – 11 % и поездами городских линий – на 14 %. Рентабельность дороги в размере 28 % достигается за счет прибыли от перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении.

Аналогично российским тарифам разработанный унифицированный тариф предусматривает дифференциацию грузов на три тарифных класса в зависимости от доли транспортной составляющей в цене продукции. Перевозка грузов первого тарифного класса (в основном сырьевых грузов) осуществляется по более низким тарифам, а грузов третьего класса (готовой продукции и высокостоймых грузов) – по более высоким тарифам по сравнению со средним уровнем.

Как показывает практика, разделения грузов на три тарифных класса недостаточно, поэтому при разработке базового унифицированного тарифа были введены дополнительные поправочные коэффициенты, применяемые внутри тарифных классов и позволяющие учесть особенности экономики Республики Беларусь.

Тарифы на услуги инфраструктуры при перевозках грузов в Республике Беларусь дифференцированы в зависимости:

- от вида тяги (электровоз, тепловоз);
- расстояния проследования по инфраструктуре;
- типа подвижного состава (универсальный или специализированный вагон, цистерна, контейнер);
- рода груза;
- степени загрузки вагона (для универсальных вагонов, цистерн);

– количества секций локомотива.

Необходимость обеспечения равных условий доступа к инфраструктуре национального и сторонних перевозчиков потребовала введения соответствующих повышающих коэффициентов к тарифам на услуги инфраструктуры для ряда высокостоймых грузов (нефть и нефтепродукты, сжиженные газы, черные металлы, калийные удобрения и др.). Этим обеспечивается одинаковая заинтересованность всех потенциально возможных перевозчиков к работе как с высокостоймыми и потенциально высокодоходными грузами, так и с низкостоймыми. При этом Белорусская железная дорога как национальный перевозчик по-прежнему обязана перевозить ряд массовых навалочных грузов (щебень, песок и др.) по низким тарифам, определяемым согласно постановлению Министерства экономики Республики Беларусь № 26 от 23.04.2013. Кроме этого, убыточные внутриреспубликанские пассажирские перевозки в настоящее время частично финансируются за счет грузовых путем использования повышающих коэффициентов к тарифам на перевозки высокостоймых грузов.

Выводы:

1 Белорусская железная дорога по-прежнему остается интегрированной железной дорогой, совмещающей функции перевозчика с функциями владельца инфраструктуры, вагонного и локомотивного парков.

2 Проводимые структурные реформы железнодорожного транспорта как в странах ЕС, так и в Российской Федерации хотя и имеют разные предпосылки, направлены на либерализацию рынка железнодорожных перевозок и возможность недискриминационного доступа конкурирующих перевозчиков к инфраструктуре. В свою очередь, это подразумевает разделение железнодорожного тарифа на несколько составляющих. Для

железнодорожного рынка стран СНГ характерно выделение в тарифе инфраструктурной и вагонной составляющих вследствие наличия большого количества вагонов в собственности частных компаний-операторов подвижного состава.

3 В соответствии с Соглашением о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, Белорусская железная дорога унифицировала тарифы на услуги по перевозке грузов. Тарифы на услуги инфраструктуры для Белорусской железной дороги разработаны на основе опыта других государств, но с учетом технических, технологических и экономических особенностей функционирования железнодорожного транспорта в Республике Беларусь.

Список литературы

- 1 Европа на пути к единой железнодорожной системе // Железные дороги мира. – 2008. – № 9. – С. 9–13.
- 2 Рыночные реформы и оживление грузовых перевозок в Европе // Железные дороги мира. – 2008. – № 11. – С. 34–39.
- 3 На пути к европейским грузовым коридорам без границ // Железные дороги мира. – 2009. – № 2. – С. 9–12.
- 4 Перспективы европейских грузовых перевозок // Железные дороги мира. – 2010. – № 8. – С. 9–11.
- 5 **Бернд, Т.** Структура и особенности железных дорог в Германии / Т. Бернд, С. В. Власенко // Железные дороги мира. – 2007. – № 2. – С. 16–20.
- 6 **Еловой, И. А.** Транспортные тарифы : учеб.-метод. пособие / И. А. Еловой, М. М. Колос. – Гомель : БелГУТ, 2012. – 106 с.
- 7 **Еловой, И. А.** Современные тенденции рынка железнодорожных грузовых перевозок : [монография] / И. А. Еловой, В. В. Ясинский, М. М. Колос. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 210 с.
- 8 **Хусайнов, Ф. И.** Реформа железнодорожного транспорта России: итоги и задачи / Ф. И. Хусайнов // Транспорт Российской Федерации. – 2011. – № 5 (36). – С. 20–23.

Получено 19.09.2015

I. A. Yelovoy, M. M. Kolos. Features of freight tariffs forming in conditions of the structural reform of railways.

Considered the characteristic features of railway reform in the EU and the Russian Federation, implying the possibility of competing carriers equal access to rail infrastructure. There are the prospects of transformation of the railways and the impact of structural reforms on the tariffication of services. The principles underlying the unified tariffs for Belarusian Railways; outlines the main features taken into account in the calculation of tariffs for infrastructure for the conditions of Belarus.