

оценку, – имеет актуальное значение, как для оценщиков, так и для потребителей. В таблице 1 была показана примерная такая градация по транспортной инфраструктуре, основанная на статистическом анализе объектов недвижимости.

V. CHIRKOV

Belarusian State University of Transport

IMPACT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE THE REAL ESTATE MARKET

The influence of transport services at cost of residential and non-residential properties in urban areas. The various methods of calculating the adjustment factor on this factor and its application in the assessment of comparative.

Получено 17.10.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 2. Гомель, 2012**

УДК 656.224:338.5

В. В. ЧОРНЫЙ, канд. экон. наук

*Государственный экономико-технологический университет транспорта
проректор*

ОПТИМИЗАЦИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ КАК ВАЖНЕЙШЕЕ УСЛОВИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рассмотрены вопросы совершенствования государственного регулирования ценообразования на грузовые железнодорожные перевозки и предложены методические подходы, позволяющие оптимизировать эти процессы с точки зрения создания условий эффективного хозяйствования в рыночных условиях.

В настоящее время ценообразование на грузовые перевозки железнодорожным транспортом в границах Украины является предметом государст-

венного регулирования. Это связано, прежде всего, с монопольным положением, которое занимает железнодорожный транспорт на рынке железнодорожных перевозок. Хотя при этом следует отметить, что в определенных сегментах рынка грузовых железнодорожных перевозок железные дороги уже давно перестали доминировать, поскольку грузы перевозятся как в вагонах инвентарного парка, так и в собственных (т.е. принадлежащих частным компаниям-владельцам подвижного состава либо крупным промышленным предприятиям). Для перевозки грузов в собственных вагонах Укрзализныця предоставляет лишь инфраструктуру и локомотивную тягу. При этом вагонная составляющая тарифа для собственников вагонов перестает быть регулируемой, в то время как для железных дорог она является фиксированной.

Для таких сегментов рынка грузовых железнодорожных перевозок жесткое государственное регулирование грузовых тарифов (которое обусловлено действующим законодательством) создает существенные препятствия на пути адаптации железных дорог к высококонкурентной рыночной среде. Эффективность функционирования железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок значительно ниже той, которая могла бы быть при условии справедливого регулирования ценообразования, направленного на создание условий для паритетного развития всех субъектов хозяйствования, связанных с такими перевозками. В настоящее же время государственное регулирование ценообразования на железнодорожном транспорте Украины сводится, в основном, к сдерживанию индексации грузовых железнодорожных тарифов, в то время как другие участники грузовых железнодорожных перевозок плату за предоставляемые услуги устанавливают, исходя из собственных экономических интересов. В рыночной среде это приводит к нарушению объективного закона пропорционального развития, поскольку среди всех участников грузовых железнодорожных перевозок не учитываются в полной мере лишь экономические интересы железных дорог.

В условиях рыночной экономики экономически обоснованными могут считаться лишь тарифы на грузовые перевозки, позволяющие компенсировать экономически обоснованные расходы и получить чистую прибыль, которой вместе с амортизационными отчислениями достаточно для обеспечения нормального воспроизводственного процесса.

Несовершенство действующего законодательства в области регулирования ценообразования по грузовым железнодорожным перевозкам создает определенные предпосылки для установления экономически необоснованного уровня тарифов, что приводит к перераспределению дополнительного экономического эффекта от грузовых перевозок (который по сути представляет собой прибыль) в пользу грузовладельцев, собственников грузовых вагонов и других субъектов хозяйственной деятельности. То есть искусственно

создаются условия для проявления негативных тенденций в действии объективных экономических законов конкуренции, спроса и предложения, стоимости и т. д., что приводит к созданию преференций для отдельных участников рынка грузовых перевозок.

Через систематическое недополучение справедливых доходов Укрзалізниця в последние годы недофинансирует как текущую деятельность, так и инновационно-инвестиционное развитие, что приводит к искусственному занижению себестоимости перевозок. При этом согласно действующему законодательству именно себестоимость является экономической базой для определения уровня тарифов по грузовым перевозкам и прогрессированию физического износа основных фондов.

Таким образом, государственное регулирование ценообразования на железнодорожном транспорте Украины способствовало возникновению и развитию негативной тенденции, когда из-за жесткого регулирования грузовых тарифов искусственно снижается себестоимость перевозок по сравнению с ее экономически обоснованным уровнем, а фактический уровень себестоимости не позволяет устанавливать экономически обоснованные грузовые железнодорожные тарифы. Это, в свою очередь, искусственно сдерживает получение железными дорогами справедливого финансового результата, который в совокупности с амортизационными отчислениями позволил бы обеспечить воспроизводительные процессы. В связи с этим разработка порядка индексации тарифов и механизма компенсации недополученных доходов в случае установления тарифов на уровне ниже экономически обоснованного является актуальной и необходимой для создания организационно-экономических предпосылок повышения конкурентоспособности железных дорог на рынке грузовых перевозок.

Согласно действующего в Украине законодательства (законов Украины «О ценах и ценообразовании», «О естественных монополиях») основанием для изменения уровня тарифов на грузовые перевозки является изменение не зависящих от железных дорог условий осуществления таких перевозок и не обеспечение самокупаемости железных дорог. При этом самокупаемость железных дорог обеспечивается, если собственных средств достаточно для ведения текущей хозяйственной деятельности и замены выбывающих из эксплуатации основных фондов на новые. Исходя из этого, количественной оценкой условий обеспечения самокупаемости является рентабельность железных дорог по грузовым перевозкам, которая обеспечивает получение доходов, достаточных для компенсации текущих расходов и на обеспечение простого воспроизводства. Учитывая сказанное, тарифы на грузовые перевозки должны быть изменены, если:

- 1) уровень доходов не обеспечивает компенсацию текущих расходов же-

лезных дорог. При этом дефицит доходов (ΔD) для компенсации текущих расходов предложено определить по формуле:

$$\Delta D = E_{зв} + \Pi_{пр} - D_{зв}, \quad (1)$$

где $E_{зв}$ – расходы по обычной деятельности железных дорог, связанные с грузовыми перевозками; $\Pi_{пр}$ – налог на прибыль; $D_{зв}$ – доходы по обычной деятельности железных дорог, связанные с грузовыми перевозками;

2) не хватает денежных средств на капитальные инвестиции, необходимые для обновления основных фондов. Дефицит денежных средств на капитальные инвестиции:

$$\Delta K = P_{кап} - A_{ам} - ЧП_{РВ} - I^{ин}, \quad (2)$$

где $P_{кап}$ – потребность в капитальных инвестициях; $A_{ам}$ – амортизационные отчисления; $ЧП_{РВ}$ – часть чистой прибыли, которая направляется на развитие производства; $I^{ин}$ – деньги из других источников инвестиционной деятельности.

И в первом, и во втором случае грузовые железнодорожные тарифы должны быть проиндексированы с целью обеспечения, во-первых, пропорционального развития всех субъектов хозяйствования (что важно для обеспечения дальнейших рыночных преобразований в стране), и во-вторых – для преодоления негативной тенденции разрушения материально-технической базы железных дорог как базовой инфраструктурной отрасли транспортной системы страны.

Индекс изменения уровня тарифов на грузовые железнодорожные перевозки следует рассчитать по формуле:

$$r = \frac{(E_{зв} + \Pi_{пр} + ЧП) - D^{ин} + \Delta \Pi_{р}}{D_{вн}^{ван}} \cdot 100, \quad (3)$$

где $ЧП$ – чистая прибыль железных дорог по грузовым перевозкам; $D^{ин}$ – иные доходы железных дорог по обычной деятельности; $\Delta \Pi$ – необходимая дополнительная прибыль, размер которой обеспечит покрытие дефицита денежных средств на обновление основных фондов; $D_{вн}^{ван}$ – доходы железных дорог по грузовым перевозкам.

Необходимую дополнительную прибыль:

$$\Delta ПП = \frac{\Delta K}{\frac{r_{РВ}}{100} \cdot \left(1 - \frac{r_{под}}{100}\right)}, \quad (4)$$

где $r_{\text{под}}$ – ставка налога на прибыль; $r_{\text{рв}}$ – процент отчислений от прибыли на развитие производства.

Минимальный уровень рентабельности, который обеспечивает самоокупаемость

Если рентабельность железных дорог по обычной деятельности меньше минимального уровня ($r_{\text{мин}}$), тарифы на перевозку грузов должны быть проиндексированы, а уровень индексации не должен превышать рассчитанного индекса изменения уровня тарифов (r) и не может быть меньше индекса цен у производителей промышленной продукции. Это связано с тем, что производители промышленной продукции устанавливают цены, исходя из рыночной конъюнктуры и собственных экономических интересов, учитывая соотношение между спросом и предложением. Как правило, цены на их продукцию максимально приближены к равновесным, что в условиях рыночной экономики позволяет предприятиям, учитывающим положительные тенденции в действии объективных экономических законов, удерживать конкурентные позиции и обеспечивать жизнеспособность. Железные дороги из-за государственного регулирования не могут так гибко реагировать на изменения конъюнктуры транспортного рынка, управлять уровнем грузовых тарифов при изменении соотношения между спросом и предложением, поэтому должны иметь гарантию компенсации той части расходов, которая возрастает вследствие увеличения цен у производителей промышленной продукции.

Если же вследствие государственного регулирования тарифы на грузовые перевозки установлены на уровне ниже экономически обоснованного, то для грузовладельцев, а также и для собственников грузовых вагонов искусственно создаются преференции, благодаря которым ими необоснованно присваивается часть прибыли, в то время как железные дороги эту часть прибыли не получают. То есть при установлении грузовых тарифов на уровне ниже экономически обоснованного создается ситуация, в которой железные дороги по сравнению с другими участниками рынка грузовых железнодорожных перевозок находятся в заведомо невыгодном положении, и это положение создается из-за действующего в стране законодательства. Именно поэтому недополученные железными дорогами вследствие государственного регулирования доходы по грузовым перевозкам должны быть компенсированы из Государственного бюджета.

С этой целью величина недополученных доходов по грузовым железнодорожным перевозкам должна быть включена в расходную часть Государственного бюджета. В соответствии с положениями Бюджетного кодекса Украины Министерством инфраструктуры Украины должен быть подготовлен

так называемый бюджетный запрос, т. е. документ, подготовленный главным распорядителем бюджетных денег, в котором содержатся предложения с соответствующим обоснованием величины компенсационных выплат. Компенсационными выплатами как раз и должны быть недополученные доходы железных дорог, которые имеют место через искусственно заниженный уровень грузовых тарифов (по сравнению с экономически обоснованным уровнем).

Величина недополученных доходов:

$$\Delta D_j = D_j^{\text{ек}} - D_j^{\Phi}, \quad (6)$$

где $D_j^{\text{ек}}$ – прогнозируемое значение доходов от перевозки грузов железнодорожным транспортом в j -том периоде при условии, что тарифы установлены на экономически обоснованном уровне; D_j^{Φ} – прогнозируемое значение доходов от перевозки грузов железнодорожным транспортом в j -том периоде при условии, что тарифы установлены на уровне ниже, чем экономически обоснованный.

Для расчета прогнозного значения доходов предложены следующие формулы:

$$D_j^{\text{ек}} = \left(\sum_{i=1}^n (\sum P l_i^j \cdot d_i) \right) \frac{1}{\sum_{i=1}^n \gamma_i^j}, \quad (7)$$

где n – количество наименований грузов основной номенклатуры, которые использованы для прогнозирования доходов; $\sum P l_i^j$ – прогнозируемое значение грузооборота по i -му грузу в j -м периоде; d_i – экономически обоснованная доходная ставка за 10 т-км для i -го груза:

$$d_i = \frac{T_i^{\text{ек}}}{P_i^{\text{ср}} \times L_i^{\text{ср}}} \cdot 10, \quad (8)$$

где $L_i^{\text{ср}}$ – средняя дальность перевозки i -го груза в границах Украины; $P_i^{\text{ср}}$ – средняя загрузка вагона при перевозке i -го груза; $T_i^{\text{ек}}$ – экономически обоснованный тариф при перевозке i -го груза на расстояние $L_s^{\text{н\ddot{o}}}$ при загрузке вагона на уровне $D_s^{\text{н\ddot{o}}}$ тонн; γ_i^j – удельный вес грузооборота i -го груза в общем грузообороте железных дорог:

$$\gamma_i^j = \frac{\sum P l_i^j}{\sum P l_{\text{зар}}^j}, \quad (9)$$

где $\sum PL_{\text{зар}}^j$ – прогнозное значение общего грузооборота железных дорог в j -м периоде.

Прогнозное значение доходов по грузовым железнодорожным перевозкам в j -том периоде при условии установления тарифов на уровне, ниже экономически обоснованного, предлагается определить, исходя из того, что индексация тарифов будет происходить ежемесячно либо ежеквартально:

$$D_j^\phi = \sum_{i=1}^n \left(\sum_{l=1}^{k-1} \left(\frac{\sum PL_i^j}{k} \cdot d_i^\phi \cdot \prod_{f=1}^l (1 + \alpha_f) \right) \right) \frac{1}{\sum_{i=1}^n \gamma_i^j}, \quad (10)$$

где k – количество периодов индексации. $k=12$, если индексация тарифов будет ежемесячной, и $k=4$ при ежеквартальной индексации тарифов; d_i^ϕ – фактическое значение доходной ставки за 10 т-км по i -му грузу в текущем периоде; α_f – процент индексации тарифов на начало f -го месяца (при ежемесячной индексации) либо на начало f -го квартала (при ежеквартальной индексации).

Реализация предложенных подходов к регулированию ценообразования на грузовые железнодорожные перевозки будет способствовать повышению эффективности функционирования железных дорог на рынке грузовых перевозок, поскольку в рамках такого регулирования учитывается необходимость обеспечения воспроизводственного процесса на железнодорожном транспорте, а в связи с этим – обосновано количество необходимых денежных средств, которые должны быть заложены в Государственном бюджете для компенсации недополученных доходов. При этом гарантируется выполнении всех обязательств железнодорожного транспорта как публичного перевозчика.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Про природні монополії: закон України від 20 квітня 2000 р. №1682-III // Офіційний вісник України. – 2000. – № 19. – С. 7–15.

2 **Чорний, В. В.** Конкурентоспроможність залізниць України на ринку міжнародних вантажних перевезень / В. В. Чорний // Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту : Серія «Економіка і управління». – 2011. – Вип. 17. – С. 137–141.

3 **Мазо, Л. А.** Конкурентные отношения на железнодорожном рынке / Л. А. Мазо, В. И. Лукашев // Железнодорожный транспорт. – 1999. – № 12. – С. 25–30.

4 **Терешина, Н. П.** Управление конкурентоспособностью железнодорожных перевозок / Н. П. Терешина, А. В. Шобанов, А. В. Рышков. – М. : ВИНТИ РАН, 2005. – 240 с.

5 Колесникова, Н. М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті: [монографія] / Н. М. Колесникова. – К. : КУЕТТ, 2007. – 349 с.

6 Балака, Е. И. Концепция формирования тарифной политики как фактор конкурентобезопасности железнодорожного транспорта / Е. И. Балака, А. Ю. Чередниченко // Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна. Економічна серія. – 2001. – № 512. – С. 57–59.

V. CHORNY, PhD

State economic-technological University of transport

**OPTIMIZATION OF PRICING REGULATION
AS THE MOST IMPORTANT CONDITION TO ENSURE THE
COMPETITIVENESS OF THE RAILWAYS
AT THE FREIGHT TRANSPORTATION MARKET**

Considered issues of improvement of state regulation of pricing for freight rail transportation and suggests methods-economic approaches, which allow to optimize these processes from the point of view of creation of conditions for effective economic management in market conditions.

Получено 25.08.2012