

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 656.23

И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук; Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В ФОРМИРОВАНИИ ТАРИФОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Анализируются исторические аспекты развития тарифов железнодорожного транспорта на примере России и Республики Беларусь. Рассматриваются особенности построения тарифов железнодорожного транспорта до 1990 года, их особенности и недостатки при перевозке грузов в различных видах сообщения. Приводятся проблемы совершенствования тарифов в современных условиях хозяйствования с позиций ценообразования. Подчеркивается необходимость рассмотрения тарифов железнодорожного транспорта с учетом интересов видов транспорта, а также транспортных систем государств, производителей и посредников на звеньях сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем. Для создания оптимальных тарифов с учетом интересов вышеперечисленных субъектов хозяйствования формируются принципы построения и регулирования тарифов железнодорожного транспорта, в том числе с учетом опыта работы российских железных дорог после введения тарифов на перевозки грузов и услуги инфраструктуры. Приводятся отличительные особенности железнодорожного транспорта Республики Беларусь от российских железных дорог и причины необходимости пересмотра методологии тарифного регулирования в транспортно-технологических системах с использованием инфраструктуры Белорусской железной дороги. Излагаются принципы тарифного регулирования и тарифной политики государств на пространстве сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем, в том числе в рамках Союза Россия–Беларусь.

Для Республики Беларусь железнодорожный транспорт является основным при доставке материальных ресурсов и готовой продукции во внутривнутриреспубликанском и международном видах сообщения. Велика его роль и в формировании государственного бюджета от валютных поступлений при транзитных перевозках. В связи с этим изучались закономерности формирования провозных платежей железнодорожного транспорта за последние два десятилетия с целью применения тарифного регулирования в транспортно-технологических системах с участием железнодорожного транспорта.

В тарифах железнодорожного транспорта до 1990 г. (Прейскурант №10-01) ценовому фактору уделялось мало внимания. С 1990 года уровень железнодорожных тарифов изменялся несвоевременно по сравнению с другими отраслями народного хозяйства, где цены увеличивались более высокими темпами. В результате такого несоответствия рентабельность железнодорожного транспорта заметно понизилась: в 1975 г. она составляла 15 %, а в 1989 г. – 4 % (в СССР). Тарифная система перед введением в 1990 г. Прейскуранта №10-01 имела следующие недостатки: тарифы не отражали технологические принципы, вследствие чего перевозки в специализированном подвижном составе были убыточными; тарифные ставки не были дифференцированы по отрезкам транспортной

сети и не обеспечивали принцип полного хозяйственного расчета железных дорог; наличие всякого рода исключительных тарифов снижало доходы и входило в противоречие с интересами железных дорог; провозные платежи не были дифференцированы в зависимости от пропускной способности направлений; тарифная система была слабо увязана с другими видами транспорта, особенно с автомобильным и др.

Для устранения вышеперечисленных недостатков в Прейскуранте №10-01 1990 г. введены следующие изменения: повышен средний уровень рентабельности до 35 %; учтен технологический принцип формирования тарифов, способствующий обновлению и эффективной эксплуатации специализированных вагонов; использован принцип равновыгодности перевозок, исключив достаточно большой размах колебаний рентабельности по родам грузов; увеличена экономическая заинтересованность железных дорог и грузовладельцев в повышении статической нагрузки вагонов; унифицирована структура тарифов с целью автоматизации расчета провозных платежей; улучшена взаимосвязь с тарифами других видов транспорта; введен ряд дополнительных сборов и др.

Внесенные изменения в тарифы 1990 г. оказались далеко не полными, так как в недостаточной мере учитывали требования нового хозяйственного механизма, конкуренцию на рынке транспорт-

ных услуг. Кроме того, с вступлением в силу Постановления правительства №55 от 19.12.1991 г. «О мерах по либерализации цен» эксплуатационные расходы железных дорог стали резко расти. Для избежания убыточности железнодорожного транспорта по перевозочной деятельности правительством было принято решение об индексации грузовых тарифов. В результате такого акта тарифы в 1995 г. достигли своей предельной величины.

С целью повышения ценовой конкурентоспособности производства дешевых массовых товаров и исключения закупки их в зарубежных государствах тарифы во внутривнутриреспубликанском сообщении не повышались и оказались убыточными. В то же время перевозка экспортно-импортных грузов осуществлялась по достаточно высоким тарифам, что не соответствовало теоретическим положениям затратного метода определения провозных платежей, когда должна соблюдаться следующая очередность уровня тарифов в порядке убывания: внутривнутриреспубликанские, перевозка экспортных, импортных и транзитных грузов. Кроме того, учитывая отсутствие многих сырьевых ресурсов в Республике Беларусь, логически завоз–вывоз надо осуществлять по пониженным тарифам. Для ответа на эти вопросы необходимо рассмотреть проблему совершенствования тарифов в современных условиях хозяйствования с позиций ценообразования.

На функционирование и развитие транспортно-технологических систем (ТТС) с использованием железнодорожного транспорта за последние десять лет повлияли следующие факторы: уменьшение объемов перевозок, вызванные как общим ухудшением экономической ситуации в Республике Беларусь, так и отсутствием научно обоснованной тарифной политики на железнодорожном транспорте; рост цен на энергоносители и другие материалы; жесткая налоговая и кредитная политика; отсутствие государственной поддержки для обновления изношенных основных средств и другие факторы.

Результаты исследований, связанные с расчетом и анализом транспортно-логистических издержек, показали, что перевозка дешевых грузов (песок, щебень, уголь и др.) на большие расстояния целесообразна железнодорожным транспортом, где он выступает как естественный монополист. Транспортировка грузов на небольшие и средние расстояния может осуществляться автомобильным или железнодорожным транспортом. Во втором варианте железная дорога в условиях конкуренции выступает как коммерческая структура. Эти особенности должны отражаться в тарифной политике государств на пространстве сложных логистических производственно-транспортных систем (СЛПТС) или сложных ло-

гистических транспортно-сбытовых систем (СЛТСС), где в основу закладывается ценовая конкурентоспособность конечной готовой продукции (интересы транснациональной корпорации). Очевидно, эти условия будут выполняться при минимальных транспортно-логистических издержках и соответствующих им тарифах. Причем, тарифное регулирование ТТС и тарифная политика стран в условиях монополии или конкуренции должны отражать интересы государств и субъектов хозяйствования на звеньях СЛПТС или СЛТСС [1].

Традиционно для железнодорожного транспорта как монополиста устанавливаются государственными органами тарифы, построенные на следующих принципах:

- в основу расчета платы за перевозку грузов заложена двухставочная модель тарифных схем по начально-конечной и движущей операциям;

- базовый уровень тарифов рассчитывается на основе себестоимости и нормативной рентабельности;

- тарифы дифференцируются по следующим транспортным признакам: типу вагона, его принадлежности, виду отправок, степени использования грузоподъемности вагона, особым условиям перевозок (скоропортящиеся, опасные, негабаритные грузы), скорости и расстоянию перевозок. Дополнительно выполняемые работы и услуги оплачиваются сборами.

Государственное регулирование транспортных тарифов осуществляется путем: прямого воздействия на их уровень, систему и динамику, обеспечивающих безубыточную работу железнодорожного транспорта; возмещения потерь доходов при установлении тарифов на уровне, не возмещающем экономически обоснованных текущих и инвестиционных затрат железных дорог; индексации базового уровня тарифа при росте цен на материалы, потребляемые железнодорожным транспортом.

Вышеперечисленные принципы, методология построения и регулирования железнодорожных тарифов не в полной мере учитывают: процессы международного развития труда; взаимодействие рынков транспортного с товарным; изменения в экономике стран СНГ; экологические, энергетические проблемы и другие факторы.

Серьезного внимания заслуживает вопрос о скидках с тарифов, так как в ценовой политике скидки рассматриваются как мощный рычаг управления экономикой перевозочного процесса. Для эффективного тарифного регулирования в ТТС необходимо определенно указать, на каких условиях и на какой период времени предоставляются скидки с тарифов. В случае невыполнения условий предоставления скидок с тарифов желез-

нодородный транспорт будет нести прямые потери доходов.

Теоретически методология формирования Прейскуранта №10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (введен с 28 августа 2003г.), базируется на следующих основных принципах [4, с. 3–4]: создание условий для развития конкуренции в сфере услуг железнодорожного транспорта и привлечение внеотраслевых инвестиций в обновление подвижного состава; базирование на среднесетевой себестоимости; компенсация издержек железнодорожного транспорта, связанных с перевозкой грузов, и формирование необходимой прибыли на вложенный капитал; учет спросовых ограничений, обусловленных высокой долей транспортной составляющей в цене продукции; развитие межрегиональных связей и обеспечение эквивалентных транспортных условий для развития северных и дальневосточных регионов.

Реализация данных принципов предполагает решение следующих важнейших задач [4, с. 5]: возмещение издержек железных дорог и создание условий для расширенного воспроизводства и обновления основных фондов; учет рыночной конъюнктуры на перевозимые товары на основе дифференциации тарифов по классам грузов; использование тарифов на грузовые перевозки как важнейшего фактора для реализации экономических задач, связанных с формированием транспортно-экономических связей и учетом размещения производства; создание условий для развития конкуренции на рынке транспортных услуг; стимулирование грузоотправителей, применяющих прогрессивные способы организации перевозок.

В реальной действительности Прейскурант №10-01 российских железных дорог предусматривает следующие основные концептуальные положения [4, с. 5–6]:

- впервые тариф железных дорог разделен на две составляющие за использование: инфраструктуры и локомотивов железных дорог; вагонного парка железных дорог. Такое деление создает экономические условия возможности выбора для доставки грузов в вагонах парка МПС или в вагонах других собственников;

- пересмотрена зависимость тарифных ставок от расстояния перевозок: тарифы на дальних маршрутах снижаются, а на коротких – повышаются. Это сделано для освоения удаленных районов и развития в них промышленности, разработки природных ресурсов и т.п.;

- дифференцированы скидки с тарифов при перевозке грузов отправительскими маршрутами;

- более глубоко изменены провозные платежи по типам вагонов с целью стимулирования перевозок на платформах вместо полувагонов:

- снижены минимальные весовые нормы загрузки вагонов для ряда грузов;

- сохранено деление грузов на три класса;

- учтены пониженные тарифы при перевозке грузов в Калининградскую область и др. Сравнительный анализ методологии формирования тарифов и концептуальных положений, содержащихся в Прейскуранте №10-01 российских железных дорог, показывает, что *многие задачи не решены и не включены в данный нормативный документ*. В качестве выхода из такой ситуации предлагается параллельно с Прейскурантом использовать систему оперативно регулируемых коэффициентов и специальных ставок по отдельным родам грузов и маршрутам перевозок с учетом рыночной конъюнктуры и проводимой государством социально-экономической политики [4, с. 7]. Однако конкретных методологий и методов решений данных задач не приводится из-за их отсутствия. Подтверждением этого является следующее [4, с. 17–23]:

1 Отсутствие методического обеспечения последствий применения новых тарифов с точки зрения их влияния на объемы транспортируемых грузов, распределение перевозок между видами транспорта общего пользования, развитие или сворачивание сложившихся транспортно-экономических связей, качество транспортного обслуживания грузовладельцев, техническое совершенствование перевозочного процесса и другие важнейшие факторы.

2 Слабое отражение в Прейскуранте №10-01 российских железных дорог рыночных факторов ценообразования:

- уровень тарифов практически не связан с качеством перевозок, отражающим режимы взаимодействия в начально-конечных пунктах (условия приема заявок на перевозку, обеспечения клиентов вагонами и контейнерами, условия приема и выдачи грузов), гарантии сохранности и выполнения сроков доставки грузов. При этом реальное количество классов грузов, характеризующихся по качеству и стоимости перевозки, будет не три, а более представительным. В результате такого подхода появится возможность: охватить более широкий круг пользователей услуг транспорта, которые не осуществляют перевозки по железной дороге по причине дороговизны или из-за низкого качества предоставляемых услуг; оценить реальную сегментацию транспортного рынка, понять его тенденции и на основе этого сформировать прогрессивные ТТС с участием железнодорожного транспорта;

- ответственность перевозчика по выполнению принятых на себя перевозок и заявок на их осуществление слабо аргументирована и не способствует внедрению ТТС с использованием железнодорожного транспорта, не дает возможности форми-

рования необходимых ресурсов для финансирования технических и технологических резервов;

– механизм стимулирования притока капитальных вложений в отрасль железнодорожного транспорта замыкается на инвестиционной составляющей и инфраструктурных ставках, но не учитывает взаимосвязь между интересами государств и субъектов хозяйствования в пределах СЛПТС или СЛТСС;

– дифференциация провозных плат на перевозку грузов в зависимости от их стоимости не обоснована и не учитывает структуру СЛПТС или СЛТСС. Как известно, при рыночной экономике обязателен учет платежеспособного спроса населения государства и его экономики за перевозки. В работах современных специалистов, посвященных проблемам формирования тарифов, не сложилось однозначного мнения по поводу отражения в тарифах принципа платежеспособности. Существующего деления грузов на три класса явно недостаточно, так как в один класс неизбежно попадают грузы с большим диапазоном по их стоимости и разным возможностям по формированию оборотных средств, за счет которых оплачиваются тарифы. Кроме того, грузы по классам распределены не только без учета их стоимости и доли тарифов в цене груза у потребителя, но и без учета их местонахождения в СЛПТС или СЛТСС, так как производителей и потребителей в большей степени интересует, насколько сильно влияет стоимость ТТС, включающая тарифы, на цены предложения, схемы поставок с целью устранения излишних звеньев в системе снабжения сырьем и сбыта готовой продукции.

Отличительные особенности железнодорожного транспорта Республики Беларусь от российских железных дорог состоят в следующем:

– небольшая протяженность и различия в густоте железнодорожной сети, а также в технической оснащенности;

– большая конкуренция на рынке транспортных услуг с автомобильным транспортом, а также с соседними государствами при транзитных перевозках;

– отличная от российских железных дорог структура и себестоимость перевозимых грузов;

– естественное соотношение между уровнями тарифов в различных видах сообщения и др.

Республика Беларусь занимает удобное географическое положение, находясь на пересечении путей сообщения в направлении Запад–Восток и Север–Юг. Ее транспортный комплекс обладает достаточно высоким техническим оснащением, включая автодороги с твердым покрытием. В сложившихся условиях происходит конкуренция на транспортном рынке как во внутриреспубликан-

ском, так и в международных видах сообщения, выводя проблему тарифообразования на глобальный уровень. Важнейшими причинами пересмотра методологии тарифного регулирования в ТТС с использованием железнодорожного транспорта Республики Беларусь являются следующие:

– изменение условий выполнения перевозок грузов и взаимодействия железной дороги с клиентурой;

– адаптация к изменениям в объемах и структуре спроса на перевозки грузов за счет проведения гибкой тарифной политики и более точного отражения в провозных платежах связи между качеством услуг и их стоимостью;

– наличие конкуренции внутри ТТС между железными дорогами различных государств;

– появление соперничества между государствами на параллельных маршрутах перевозки при доставке продукции из пункта отправления на станцию назначения.

На основе выполненного анализа литературных источников и результатов исследований автора *предлагается в методологию формирования Прейскуранта №10-01 заложить принципы тарифного регулирования в ТТС и тарифной политики государств* на пространстве СЛПТС или СЛТСС:

1 Эффективные ТТС с участием железнодорожного транспорта с минимальными транспортно-логистическими издержками и интересами субъектов хозяйствования на звеньях СЛПТС или СЛПТС. Таким ТТС будет соответствовать высокое качество транспортного обслуживания [3].

2 Платежеспособность груза, а не транспортный фактор – себестоимость и рентабельность перевозок. Здесь тарифная политика государств будет представлена, а тарифное регулирование ТТС будет осуществляться путем установления предельных тарифных ставок для грузов различных классов в зависимости от их стоимости, занимаемого места в технологии производства и сбыта готовой продукции и оцениваться по степени влияния на конечную цену готовой продукции или товара на последнем звене СЛПТС или СЛТСС.

3 Рациональные системы инвестиций в развитие логистических транспортно-технологических систем (ЛТТС) и транспортных систем государств на их пространстве, а также в тарифное регулирование ТТС и поддержку тарифной политики этих стран, которое теоретически может формироваться за счет: средств из бюджетов государств и субъектов хозяйствования на элементах СЛПТС или СЛТСС; долгосрочных кредитов, включая льготные; повышения тарифов и формирования соответствующих фондов; частных инвесторов, которым предоставляется инвестиционная скидка с тарифов. Каждый из вариантов формирования или

получения инвестиций применяется в зависимости от экономических условий и отношений в государствах на пространстве СЛПТС или СЛТСС [2].

4 Систему адаптации тарифов к условиям конкуренции на транспортном рынке, что объясняется следующим: деятельность субъектов хозяйствования связана с функционированием СЛПТС или СЛТСС и соответствующими им ЛГТС, а государства – с множеством элементов этих систем, которые накладываются друг на друга, образуя товарный и транспортный рынки. В этих условиях возникает задача по адаптации тарифов к условиям конкуренции на транспортном рынке с учетом интересов всех участников на звеньях СЛПТС или СЛТСС.

В рамках Союза Россия–Беларусь системы доставки грузов должны быть *синхронизированными* на основе эффективного функционирования СЛПТС или СЛТСС, расположенных на их терри-

тории, а *тарифное регулирование в ГТС и тарифная политика государств – гармонизированными* с целью повышения ценовой конкурентоспособности материальных ресурсов и товаров. Данное концептуальное положение должно быть положено в основу тарифных систем железнодорожного транспорта этих государств.

Список литературы

- 1 Еловой, И. А. Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов). В 2 ч. Ч. I / И. А. Еловой.– Гомель: БелГУТ, 2000. – 290 с.
- 2 Еловой, И. А. Тарифы логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов). /И. А. Еловой.– Гомель: БелГУТ, 2001. – 336 с.
- 3 Еловой, И. А. Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов). В 2 ч. Ч. II / И. А. Еловой.– Гомель: БелГУТ, 2000. – 245 с.
- 4 Бюллетень транспортной информации //Информационно-практический журнал. –2002. –№ 10.

Получено 03.03.2006

I. A. Yelovoy. The railway tariffs in conditions of market relations.

The historical aspects of the railway tariffs are analyzed by the example of Russia and the republic of Belarus. We consider the peculiarities of railway tariffs establishing before 1990 and their peculiarities and drawbacks in transportation of goods by different means of communication. The problems of tariff improvement in modern economic conditions are shown with relation to price formation. The necessity of examining the railway tariffs with the regard for the interests of other means of transportation as well as national transportation systems, producers and mediators at all levels of sophisticated logistic-manufacturing and transportation-marketing systems is stressed. To develop optimal tariffs with the regard for the above-mentioned economic subjects we formulate the principles of establishing and regulation of railway tariffs, also taking into account the experience of the Russian railways after establishing freight tariffs and the tariffs for infrastructure services. We show some peculiar features which distinguish the Belarusian railways from the Russian railways and the reasons for the necessity of tariff regulation methods revision in transportation-technological systems where the infrastructure of the Belarusian railway is used. Also the principles of tariff regulation and tariff policy of the countries in the area of sophisticated logistic production-transportation and transportation-marketing systems including those in the framework of the Russia-Belarus Union are stated.

Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. 2006. № 1-2(12-13)

УДК 656.062

И. А. ЕЛОВОЙ, доктор экономических наук; Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

УПРАВЛЕНИЕ ПОТОКАМИ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ

Формируется логистическая концепция управления потоками в логистических системах различных видов. Приводятся цели и задачи логистической системы, а также возникающие проблемы при их решении. Предлагается классификация логистических систем, основу которой составляют сложные логистические производственно-транспортные и транспортно-сбытовые системы. Для их объединения в единое целое введено понятие “интегрированная логистическая производственно-транспортно-сбытовая система”, что позволяет реализовать «сквозную» горизонтальную функцию регулирования всего материального потока и производства, а также реализации товара конечному потребителю. Анализируется взаимосвязь простых, сложных и интегрированных логистических систем с проблемами микро-, мезо- и макрологистики. Рассматриваются проблемы формирования логистических систем и инноваций в них. Исследуются вопросы администрирования (организации) в простых, сложных и интегрированных логистических системах на основе совмещения двух противоположных принципов: конкуренции и кооперации. Анализируются особенности оптимизации в логистических системах с учетом целостности с точки зрения конечных результатов. Приводятся показатели, характеризующие эффективность логистических систем различных видов. Обобщаются преимущества предлагаемого подхода к классификации, формированию и организации логистических систем различных видов.

Логистическая концепция. Ускорение интеграционных процессов является характерной тенденцией современного этапа развития мировой экономики. В этой связи все более широкое применение находит концепция логистики.

Фактором возникновения объективных условий для зарождения и реализации логистической концепции в производственно-коммерческой деятельности, а также на уровне реализации целевых государственных программ регулирования, эконо-